

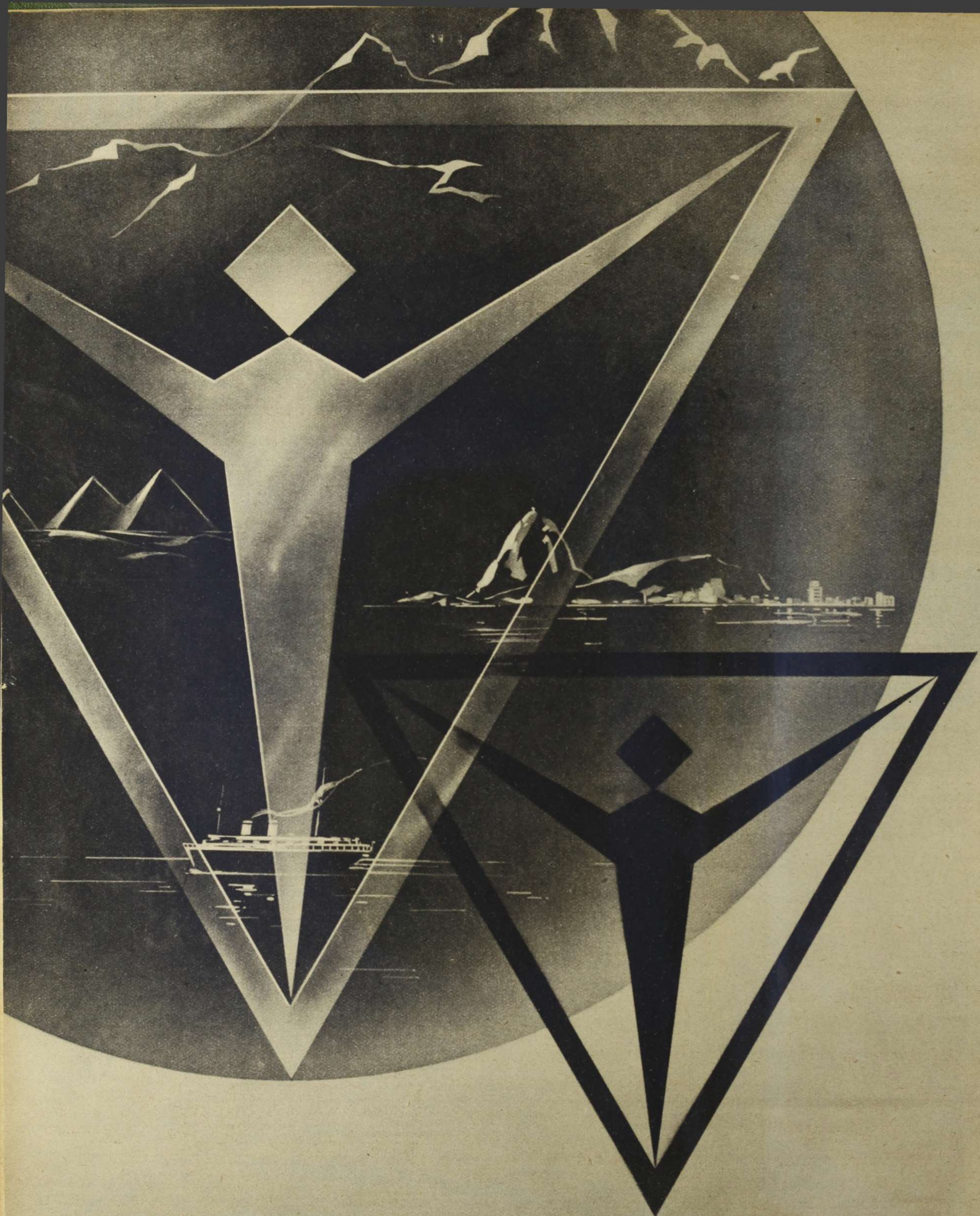
MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTIK A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP TÁMOGATÁSÁ[VAL]

1942. JANUÁR 15. (V. ÉVF. 2. SZÁM)

ÁRA 50 FILLÉR

Olasz bombázók a Földközi tenger felett




RBV
D-ERBV
D-E

MAGYAR SZÁRNYAK
REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT RIVISTA AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * V. ÉVFOLYAM 2. SZÁM * BUDAPEST, 1942 JANUÁR 15

HÍVOM A MAGYAR IFJÚSÁGOT

a magyar levegőtenger meghódítására, hívom a szent magyar haza határainak védelmére, hívom repülőink dicsőségövezte zászlai alá.

Bizalommal és hittel hívom az apákat, anyákat, fiatalokat és öregeket, hívom a magyar társadalom minden tagját, de elsősorban a repülni vágyó magyar ifjúságot nemzeti repülésügyünk szolgálatára.

A magyar jövő egyik legfontosabb záloga az erős magyar repülés s a magyar repülők száma és kiválósága határozza meg a jövőben Európában, mint egyik legfontosabb tényező, helyzetünket, biztonságunkat és szavunk súlyát.

államtitkár, a HMNRA elnöke

Kiképzésre jelentkezni lehet a Magyar Aero Szövetségnél Budapest, V., Vigadó-utca 2. Tájékoztató a 25-26. oldalon



Cant 1007 bis olasz bombázók üzemanyagot vesznek fel

LÉGIHÁBORÚ

1941 december 29—1942 január 14-ig

Az év végén, mint az mindig szokás volt, a felelős vezetők visszaemlékezésekben, programjaikban háborús mérleget készítettek. Az eredmények és balsikerek, tervek és megvalósult tények szembeállítása és a jövő kilátásai a tények alapján egyáltalán nem kedveznek a demokrata-bolsevista hatalmaknak. Mióta Japán egyik sikert a másik után éri el és tengeren, levegőben, szárazföldön is a teljes fölény jegyében irányítja a hadműveleteket, úgynevezett diplomáciai sikerekkel és hamis harctéri hírekkel igyekeznek az angolszász-szovjet hírverők a jövő kilátásait rózsaszínűvé festeni.

Az általános katonai helyzet a szovjettel szemben az elért rendkívüli sikerek után védelembe vonult tengelyhatalmak részére még a nyár előtt újabb katonai akciókat tesz lehetővé. Az északafrikai csata nagy anyagi áldozatok miatt az angolok kezdeti túlsúlyát mindjobban csökkenti. A tengeri veszteségek Távol-Keleten és az európai vizeken is nagyon meggyengítették az angol flottát. Az általuk kezdeményezett fokozott légiháború Európa nyugati részén, szovjet földön és a Földközi-tengeren oly veszteséges, hogy hozzászámítva a távolkeleti angol és amerikai légierők megsemmisítő veszteségeit, még sokáig az ő hátrányukra alakul. Az USA balkezes háborús politikája, ami jóvá nem tehető csorbát ütött az elbizakodott amerikai hírnéven, igen súlyos kérdéseket vetett fel a tengeren túlon.

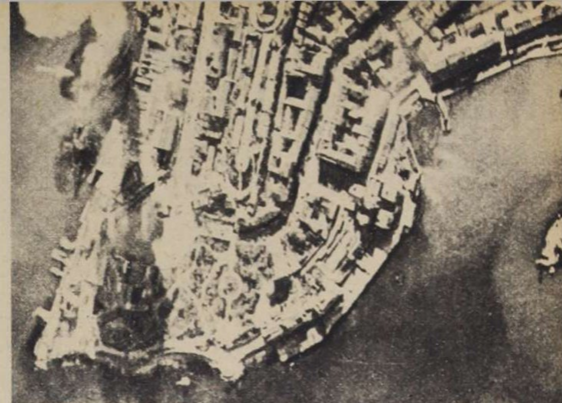
A nagy csatavesztők: Churchill, Roosevelt és Sztalin, érthetőleg megtesznek mindent, hogy legalább látszat sikerekkel álljanak saját népeik elé. Az egyik megszervezi egy táborba az emigrált kormányokat, akik mögött nincs se hatalom, se ország. Közben saját dominiumai közül Ausztrália és Újzéland nyiltan átpártol az USÁ-hoz és azzal külön katonai szövetséget köt, miután Canada azt már egy évvel ezelőtt megtette. Kimondják, hogy a jövő béke az angolszász államokon fog nyugodni, de Európában a legerősebb szárazföldi hatalom, a Szovjet fog szabad kezet nyerni. A másik, Roosevelt, miután tisztában van az USA közvéleménye az anyagi veszteségek jelentőségével, elmondja, hogy hatvanezer repülőgép, negyvenezer harckocsi, 8 millió tonna új hajótér várható az USA üzemekből 1942 folyamán. 1943-ra mindez meg is duplázódik majd. Vannak azonban, akik emlékeznek arra, hogy a nagy elnök már 1940 elején azt ígérte, hogy Amerika 1941-ben 30.000, 1942-ben pedig hatvanezer repülőgépet fog gyártani. Amit akkor ígért, annak 35%-a valósult meg eddig, most valószínűleg egy pár százalékkal jobb lesz az arány, ha a Kelet-Ázsiából esedékes nyersanyagok elmaradása helyett másutt pótlást fog találni. Mert a gazdasági háború is új alakot vett fel december 8-ika óta és az a mérhetetlen sok nyersanyag, mit az angolok és amerikaiak magukénak hittek korlátlanul, mind Japán gazdagodását és iparosodását fogja szolgálni. Még a délamerikai latin államokat kellene ellenünk harcba vinni, akkor a hadihelyzet papiron még jobban javulna az A. B. C. D. és Szovjet államok javára.

A szovjet vezetői végül a téli offenzíva látszatsikereivel kürtölik tele a világot, közben szemrebbenés nélkül áldozzák fel katonáik ezreit egy-egy kiürített faluért és eleve kudarccal végződő partraszállásokért. A szentpétervári és moszkvai milliók az éhínség és hideg miatt állandóan pusztulnak, ez nem játszik szerepet a hírverés szempontjából. Fontos csak az, hogy ha nyerne a háborúban az angolszász-szovjet blokk, akkor egész a Rajnáig bolsevista irányítással szerveznék újjá Európát a jól bevált szovjet gyakorlat szerint.

A tengely államok vezetői ezzel szem-



Az angol sivatagi támadás egyik kiindulóhelye a »Giarabub« oázis



Hajót találtak el a stukák Szebasztopol kikötőjében



Német stukák Szebasztopolt támadják

Támadás vasútvonal és pályaudvar ellen a Krim-félszigeten



Hőfödte szovjet repülőtér





A tengeri erőkkel karöltve vívja győzelmes csatáit a japán légierő

ben még súlyos küzdelmeket helyeznek kilátásba a végső győzelemig, mert minden győzelemnek ára van. Az elmult év nagy katonai sikerei Keleten, Dél-Keleten és a Távol-Keleten; Európa teljes megszervezése a háborús termelés szolgálatában olyan biztosítékok, amelyek alapján a világ eddig ismert legnagyobb háborújának végső győzelme az új rendért küzdőknek jut.

Ebben a hitben és szent meggyőződésben harcolnak a tengely és hozzácsatlakozott államok csapatai Narviktól Borneóig és ezért a győzelemért hoznak meg minden áldozatot a harcosok mellett a dolgozók számmilliói is. A német télisegélyakció mellett a téli prém- és gyapjúruházati cikkek ötvenhatmilliós felajánlott darabszáma mindennél jobban bizonyítja a hátország bajtársias, áldozatkész és egységes szellemét.

A hadiesemények az év utolsó és az újesztendő első napjaiban nem hoztak lényeges változásokat. A szovjet sikertelen támadásai továbbfolynak, a nyugati légiháború csökkent, a tengeri háborús tevékenység is. Észak-Afrikában a helyzet Cirenaika nyugati határán változatlan, Távol-Keleten pedig a japán tengeri, légi és szárazföldi támadás további sikereket ér el és ma még meg sem lehet jósolni, hogy hol áll meg, annyira uralja Japán az egész távoli hadszinteret.

A szovjet fronton helyi támadások ellen eredményesen avatkoztak be a német légierő és oldalán az olasz és horvát repülőkötelékek is. A Krim félszigeten hajócélok és partraszállt szovjetcsapatok ellen támadnak a repülők. Moszkva körzetében a főváros elleni támadásaikat ismétlik meg és a szovjet utánpótlást, a támadásra készenlétbe helyezkedő szovjet csapatokat bombákkal és géptűzzel küzdik le. Ugyanez a helyzet a Szentpétervártól délre levő arcvonalon is. Ott és feljebb, a Murman-vasút mentén, a vasútvonalak megszakítása állandóan megismétlődik. Az év utolsó hetében 87. január 9-éig pedig 126 szovjet gépet lőttek le a német repülők és légvédelem. Saját veszteség a 213 ellenséges géppel szemben 30, tehát hétszer kevesebb. Az új német repülőgéptípusok fölényes gyorsaságukkal, fegyverzetükkel és számos műszaki újításaikkal igen előnyösen váltak be a szintén újabb anyaggal küzdő szovjet repülőkkel szemben.

A német Führer újévi üzenetében a keleti arcvonalon még hullámzó kisebb-nagyobb harcok várható csillapodásairól és a front téli megmerevedéséről beszélt. A demokrata hatalmaknak viszont szinte létérdeke, hogy a keleti arcvonalon a harcok ne álljanak meg és pihenési lehetőség helyett állandóan foglalkoztassák a német véderőt. A szovjet hadvezetőség közismert »áldozatkészséggel« rohamoztatja gyalog és lovasegységeit, sőt újabb angol harckocsijait is. Közben állandóan több vért veszít és semmi jelentős sikert sem ér el. A német légierő a behavazott repülőterekről is állandó működésben van és a legrosszabb időjárási helyzetekben is tevékeny részt vesz a szovjet támadások visszaverésében. A repülők téli háborújának ismertetése külön fejezetet érdemel. Ismerve a különféle eddig legyőzhetetlennek hitt műszaki és egyéb nehézségeket és az 1939/40-es finn-szovjet háborúban a szovjet légierő számos kudarcának okait, szinte hihetetlennek tűnik fel az az erős aktivítás, amit a repülők a legnehezebb télben is kifejteni képesek.

A német légierőnek a szovjet arcvonal mögötti távolabbi tevékenységéről csak a kaukázusi kikötők és a Murman vasút vidékéről vannak hírek, egyébként teljesen a földi harcok gyujtópontjaiban kerültek bevetésre.

✱

A nyugati légiháború és az atlanti-óceáni csata nem mutat emelkedő légitevékenységre. A partmenti kikötők kölcsönös bombázása, a hajókaravánok elleni harc, egyes hajók elleni támadások a már eddig is ismert módon folynak tovább. A decemberben elsüllyesztett több mint negyedmilliós ellenséges hajótérből a repülők ötvenszázalékig vették ki részüket. Megrongáltak ezenfelül hetvenezer tonnányi hajót. Amióta Izland és Ulster az USA támaszpontjaiként kiépül, a Far-ber szigetek mögötti vizeken megerősödött a német repülők légitevékenysége hajócélok ellen. Izland és az észak irországi Ulster sokat szerepel mint hajó és repülőgéptámaszpont Európa nyugati része felé. Az amerikai távolbombázók ezekről az alapokról működnének Norvégia, Dánia és a Német partvidék ellen. Mire ezek az USA-tervek megvalósulnak, a légvédelem még nagyobb tökéletességi fokot ér el és a támadás a rövidhullámú repülőgépkutató és megállapító eljárással még veszteségesebb lesz. A védőfegyverek tökéletesedése az európai arcvonalon teljesen a tengely-államok helyzetét fogja előnyösen befolyásolni akkorra, amikor esetleg támadólagos fellépésre szánnák magukat nyugat felől a demokrata államok.

✱

Az északafrikai arcvonalon és a Földközi-tenger vidékén a nagy angol támadás megállt. Az angolok láthatólag az oldalukban és hátukban maradt Bardia-Szollum-Halfaya szoros közötti három-


Az afrikai fronton. Motorcsere


Szollum környékén ilyen a csatamező

szigetet akarják semlegesíteni. Bardia elesett, de a sollumi térségben levő tengelycsapatok eredményesen védnek minden megerősített állást az erősödő angol támadásokkal szemben.

A német és olasz légierő az angol utánpótlás vonalait és a csapatgyülekezéseket támadja. Súlyos bombatámadások voltak a felderített új angol repülőterek ellen is, az ott keletkezett légiharcokban többször veszteség nélkül lőttek le a német és olasz vadászgépek angol felderítő és bombázó gépeket. A repülőtevékenység központjában Málta szigete van már közel három hete. A sziget kikötői és repülőterei ellen nappal és éjjel folyó támadásoknak célja legalább is a sziget »semlegesítése«. A nagy hajóegységek már régóta nem használják Máltát alapul. de a kisebbek, a búvárhajók és repülőgépek igen. Az olasz Észak-Afrika felé irányuló csapat- és hadianyagszállítás szempontjából Máltának kulcshelyzete van. Málta katonai parancsnokát most váltották fel egy Viktoria-keresztes angol tábornokkal. Érdekes véletlene a sorsnak, hogy Szingapur és Málta az angol hatalom két bástyája egyszerre került súlyos helyzetbe. A Földközi-tengeren elért tengelysikerek az utóbbi hetekben több angol cirkáló, romboló elsüllyesztését eredményezték és egyes hajóegységek súlyos rongálását is okozták. Az olasz flotta és a német tengeralattjárók egyre nagyobb mértékben érvényesülnek az angol földközi-tengeri hajóhaddal szemben.

Az angolok légitevékenysége Olaszországgal szemben csökkent, ami Malta állandó támadásával magyarázható. Nehány támadás volt görögországi kikötők ellen angol részről minden jelentős eredmény nélkül.

Az északafrikai harcok szünetelése még nem jelenti az angol támadás további feladását. Valószínű, hogy az angolok rövid idő mulva a tengelyhatalmak számára előnyösebb védővonal ellen is rohamozni fognak, de miután az első, súlyos veszteségek mellett összeomlott, nagyobb erővel akarják megismételni, hogy ezt a támadásukat ne érje hasonló sors, mint a tavalyit. Az északafrikai harcok számára az időjárási helyzet még három és félhónapig kedvező. Más kérdés az, hogy a távolkeleti hadszintér nem-e követeli a támadás leállítását és legalább az ausztráliai és újzélandi csapatok kivonását és felváltását angol anyaországi alakulatokkal.

*

A távolkeleten mindjobban kibontakozik a japán támadás nagyvonalúsaga. A Fülöp-szigetek fővárosának és a Szingapurtól 120 km-re levő Kuala Lumpurnak eleste a szárazföldi hadműveletek két nagy győzelmét jelentik. A japán partraszállások a légiuralom birtokában már a holland-indiai szigetekre is kiterjedtek. A várt és bejelentett USA—angol ellenhúzások Hongkong eleste és a Hawai-i támadás után csak nem akarnak kialakulni. Egyelőre a parancsnoksági kérdést oldották meg. Tengeren a csendesoceáni USA flotta parancsnoka, szárazföldön pedig a Kaukázustól Jáva szigetéig Wawel tábornok parancsnokol. Figyelemreméltó, hogy az angol parancsnok hatásköre már Ausztrália és Uj-Zeelandra nem terjed ki, viszont az USA flotta az ottani támaszpontokat használhatja, sőt ott berendezkedik. Indok: a Hawai szigetek magasságából Távol-Kelet felé fekvő Midway, Wake és Guam szigetek kiestek mint támaszpontok és ezek helyett déli hídról kellett gondoskodni Holland-India felé. Az angol és ausztráliai hajóhadnak Port Darwin és Anekland kiépített hadikikötője volt az említett dominiumokban. Most azokat az USA hajóhada és légiereje veszi át, minden angol erőt pedig India és a holland-indiai szigetek védelmére vonnak össze.

Az angol és amerikai flotta együttes támadószerepe helyett a külön-külön védekezés lett a feladata. Az amerikai és angol légierő pedig Indiában — nehány holland-indiai repülőalapon és Ausztráliában fog a meglepő japán csapások után újjászerveződni, egyelőre szintén védőleges feladattal. A japán légierőnek az ázsiai kontinensen Indo-Kina, Thaiföld és a maláj félszigeten mintegy negyven repülőtér áll rendelkezésre. A Fülöp-szigeteken is birtokba vette az USA légierő hat repülőalapját és több vízirepülőgépkikötőt. Az új repülőtereken való berendezkedés jelentősen tehermentesíteni fogja a japán repülőgépszállító és anyahajókat úgy, hogy azok nagyobb portyázó utakra felszabadulnak.

A japán légierő eddig minden feladatát megoldotta, több mint 1300 angol, USA és holland repülőgépet lőtt le. Most hasonlóan a német repülők Málta elleni támadásaihoz, a Manilai öbölben levő Corrigidor sziget-erőd ellen végez állandó bombatámadásokat. Az angol légierő kisebb kötelékekkel hátsó Indiából néhány támadást intézett Thaiföld-i városok ellen. A malakkai félszigeten Szingapur felé előnyomuló japán erőkkel szemben erős légikötelékek nincsenek. Az ottani angol parancsnokváltozás még nem látszik milyen eredménnyel járt, mert éppen a legutóbbi napok harcaiban két angol hadosztály megsemmisítő vereséget szenvedett. Az uj főparancsnok Wawel hír szerint Batáviából vezeti a harcokat, amíg Indiát a japán támadás közvetlenül nem veszélyezteti Burmán át. Indiában a repülőterek egész sorát építik ki és repülőalapokat kíván állítólag az USA létesíteni a keletszibériai partokon Kamcsatkában is. Japán és a Szovjet között a helyzet változatlan és úgylátszik, a Szovjet nem fog hadat üzenni Japánnak, amely a Csang-csai hadműveleteken kívül minden erejével délkelet és délnyugat felé támad és alig öt hét alatt beláthatatlan jelentőségű sikereket ért el. Bt.



Ujzélandi protestáns pap olasz fogságban


Angol sivatagi harckocsi olasz kézen

Repülőgép-anyahajók

A közelmultban kitört csendesóceáni háborúban óriási távolságok választják el egymástól a küzdő feleket. A haditengerészeten, valamint az egyes szigetek elfoglalását végrehajtó, hajókon szállított tengerészkatonaságon kívül különleges és nagyjelentőségű szerep jut a hadműveletek során a légierőknek. Ez utóbbinak legékesebben szóló bizonyítékaként áll előttünk az angol és amerikai csatahajók elsüllyesztése. A légierők jórésze a parti támpontokról kiindulva hajtja végre felderítő- és bombázó tevékenységét. De a hatalmas kiterjedésű víztükör többezer kilométeres távolságain a repülőtávolság jelenti a harci küldetésben levő gépmadár számára a legnagyobb akadályt. Repülés közben való üzemanyagpótlásról nem beszélhetünk, a leszállásra alkalmas és az illető hadviselő hatalom birtokában levő szigetek elhelyezkedése pedig meglehetősen szabálytalan, s ennek következtében a haditengerészeti légierők tekintélyes hányada mozgó támpontokon, úszó repülőtereken, vagyis anyahajókon állomásozik. Az anyahajó feladata röviden: kellő időben és helyen álljon a tengeri ütközetben résztvevő flotta parancsnokának rendelkezésére nagymennyiségű vadász, bombázó, zuhanóbombázó és felderítő repülőgéppel, melyek feladatuk végeztével visszatérve, leszállnak a fedélzetre.

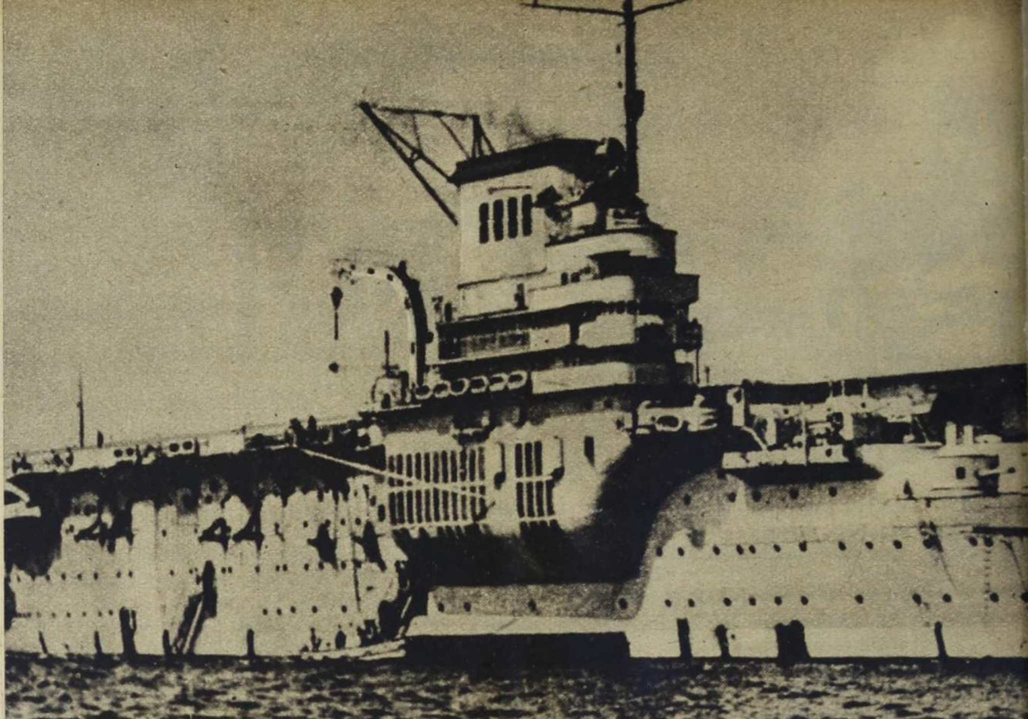
Egy részük eredetileg közepes cirkáló, csatacirkáló, vagy csatahajó volt, s átépítés útján vált anyahajóvá, míg többet már erre a célra terveztek. A legelső anyahajóként épített, tehát nem átalakított hajó a brit haditengerészet légierejénél alkalmazott, 1923-ban befejezett Hermes. A később épített egységek azután mindinkább tökéletesedtek és egyre jobban mentesültek a régebbi átépített hajók szerkezeti hibáitól.

Az anyahajó tulajdonképpen több összeépített hangár, melyeknek legfelső födéme (sima fedélzet) szolgáltatja a repülőteret. A hangárok a velük kapcsolatos szerelő- és javítóműhelyekkel két fedélzetet foglalnak el. Gyorsjáratú felvonók, melyek a fel- és leszállófelület két szelvényét alkotják, emelik fel az alsó fedélzetek hangáraiból az összehajtott szárnyú gépeket. (Igy ugyanis több tárolható az aránylag szűk hangárokban.)

A startfedélzet hosszúsága hajónként 180—276 m, szélessége pedig 20 és 33 m közt változik. Tengerszinttől való magassága az egyes hajók szerint 10 és 22 méter közt mozog.

Tűzálló és vízmentesen záró falak a hajótest belsejét egymástól teljesen elszigetelt szelvényekre osztják.

Hatalmas felszállófelületével kitűnő célt mutat az ellenséges bombázók számára. Ezért a flottával együttműködő anyahajó mindig bizonyos távolságból követi a vállalkozásban résztvevő hajókat. Sebességben felülmúlja a nála erősebb egységeseket. De nemcsak könnyű, ha-



A francia »Bearn« repülőgépanyahajó.

nem rendkívül sebezhető célt mutat ez a nagykiterjedésű hajó. Felszállófedélzetének páncélzata nem lehet nagyon vastag, mert ebben az esetben a vízszint felett már meglehetősen nagy magasságban alkalmazott vastag páncélfelület károsan befolyásolná a hajó stabilitását. Ez az oka azután annak, hogy aránylag kisebb bomba telitalálata is huzamosabb időre harcképtelenné tesz egyes anyahajókat. Az előbbiekből adódó hátrányt igyekeznek a tervezők a minél erősebb légvédelmi tűzfegyverek beépítésével pótolni.

Az anyahajók egyrészének fedélzetén semminemű kémény, parancsnoki torony stb. nincs, mind le vannak süllyesztve a fedélzet alá (pl. a japán hajók egy része, az angol Argus és Furious); másokon a hajó jobb szélének közepe táján, helymegtakarítás céljából egy csoportban helyezkednek el a felépítmények, azaz a kémény, parancsnoki torony, árboc és légvédelmi lövegek. Mindenesetre az utóbbi megoldás, a fedélzetből kiemelkedő felépítményekkel, a pilóták számára előnyös, ugyanis leszálláskor magasságbecslés szempontjából összehasonlítási alapot nyujt.

Anyahajón alkalmazott szárazföldi gépek pilótái különleges átképzés után kerülnek az úszó támpontra. A fel- és leszállásnak a szárazföldi repülőterekhez viszonyítva meglehetősen szűk helyen kell végbemennie. Ezért pl. az USA katonai repülőiskoláiban az anyahajókra való átképzés keretén belül az anyahajó fedélzetének megfelelő nagyságú területet jelölnek ki a repülőtéren, zászlókkal vagy a talaj átfestésével és ezen belül gyakoroltatják a fel- és leszállás műveletét. Az angol anyahajókra beosztott pilóták hasonló előkészítés után kétüléses gyakorlógépen, oktató kíséretében sajátítják el a szükséges tudnivalókat.

Fel- és leszálláskor mindig széllel szembe fordul az anyahajó. A gépek felszállásához szükséges sebességnek eléréséhez a hajó haladása is hozzájárul. Leszálláskor a gépek sebességét nemcsak az anyahajó haladása, hanem a fedélzet felületén keresztben kifeszített gumikötelek is mérséklik. A farokkeréknél, vagy farokcsúszónál alkalmazott horog beleakad a kötelek egyikébe és míg az egy fékező hatású dobról letekeredik, annyira lelassul a gép sebessége, hogy kifutása nem több 35—50 méternél. A gépek tengerbefutását a fedélzet szélei mentén a víz fölé nyúló, nagy fémrudakra feszített hálók akadályozzák meg.

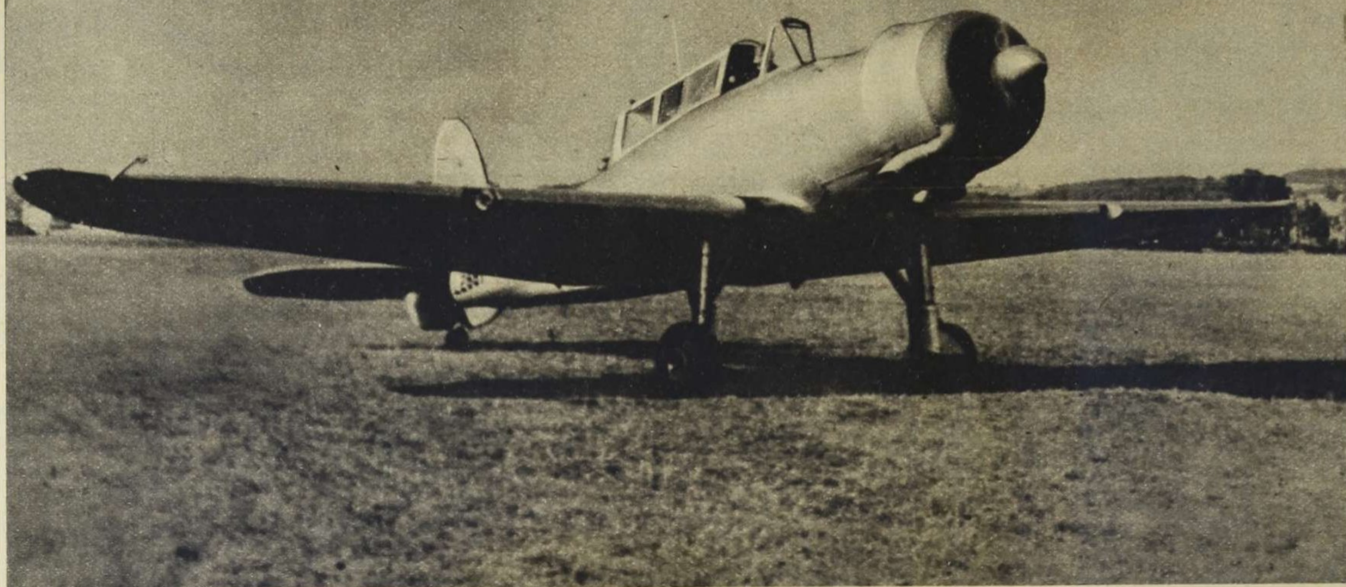
Anyahajókra gyakran úgynevezett többfeladatos gépek (ezek egyaránt alkalmasak bombázásra, torpedóvetésre, felderítésre és ködösítésre) nyernek beosztást. Ilyen a német Fieseler Fi 167 és az angol Fairey Albacore. Ha figyelembe vesszük, mennyire szerteágazó munkakört kell betölteniök és hogy a szűk tárolóhelyeken csak bizonyos számú gép helyezhető el, melyekre ezek a feladatok hárulnak, úgy ez a szempont indokoltnak vehető.

Mindezek ellenére az úszó repülőtereken megtalálhatók a bombázó (főleg zuhanó) és vadászgépek is. Az előbbi gépfaj képviseli a légifegyvernem tulajdonképpeni támadó részét a hajózó ala-



Igy süllyedt el az »Arc Royal« angol anyahajó





Blackburn »Skua I«, az angol anyahajókra beosztott zuhanóbombázó

kulatoknál. Az átlagos szárazföldi zuhanóbombázótól csak annyiban különbözik, hogy a fedélzeten történő leszálláshoz szükséges berendezésekkel, úgymint a kifutást lerövidítő kötelekbe akadó horoggal látják el őket. Ilyenek az angol Blackburn Skua I, az amerikai Vought SB2-U1, és Curtiss SBC-4 Helldiver, a francia LN 161.

Az anyahajó nemcsak támadó, hanem védekező jellegű légirajokat is szállít hangáraiban. Ezek a hajózó vadászalakulatok, mint az aktív légvédelem eszközei hivatottak a mozgó támaszpontjuktól kísért haditengerészeti egységek vagy kereskedelmi hajókaraván zavartalan útjának levegőből való biztosítására. Abban az esetben, ha az anyahajó állandóan cirkáló felderítőgépeinek egyike ellenséges bombázók közeledtét jelzi, a vadászok egymás után levegőbe emelkednek, hogy a támadókat előnyomulásukban megakasszák, vagy utirányuk megváltoztatására kényszerítsék. Anyahajó-vadász az amerikai Grumman F4—F2 és F5—F1; a Fairey Fulmar és a Brewster 138.

A különböző tengeri nagyhatalmak a következő anyahajó egységekkel rendelkeznek:

Németország: Graf Zeppelin, vízkiszorítása 19.250 tonna, fedélzetén 40 gép van; »B« 19.250 tonna, ugyancsak 40 géppel. (Még nem teljesen kész.)

Japán: Hoso 7470 tonna, 26 gép. Akagi 26.900 tonna, 60 gép, eredetileg csatacirkáló. Kaga 26.000 tonna, 80 gép, átalakított csatahajó. Ryudzso 7100 tonna, 24 gép. Soryu, Hiryu, Koryu testvérhajók egyenként 10.050 tonna vízkiszorítással és 40 géppel fedélzetükön.

Franciaország: Bearn 22.146 tonna, 40 gép, átalakított sorhajó. Befejezés előtt Joffre és Painlevé egyenként 18.000 tonna, 50 gép. Sorsuk ismeretlen, a Béarn Martinique szigetén van.

Anglia: Argus (iskolahajó) 14.450 tonnás, fedélzetén 20 gép van, átalakított utasszállító. Hermes 10.850 tonna, 20 gép; Eagle 26.600 tonna, 21 gép, eredetileg sorhajó. Furious 22.450 tonna, 36 gép, átalakított cirkáló. Az elsüllyesztett Ark Royal tökéletesített testvérhajói Illustrious, Indomitable, Victorious és Formidable, egyenként 23.000 tonnások, 60 géppel. Építés alatt van még a hasonló Implacable és Indefatigable.

Egyesült Államok: Saratoga és Lexington testvérhajók, egyenként 33.000 tonna, 90 gép. Ranger 14.500 tonna, 72 gép. Yorktown és Enterprise testvérhajók 19.900 tonna, 60 gép. Wasp 14.700 tonna, 50 gép és Hornet 20.000 tonna.

A fenti adatoknál nem szabad figyelmen kívül hagynunk, hogy az anyahajók mélyebben fekvő fedélzeti hangáraiban szállított harci gépeknek legfeljebb a fele van azonnali repülésre kész állapotban.

Ellentétben az anyahajóval, a repülőgépszállító csak felderítő hidroplánokat, vagy repülőhajókat szállít, melyeket emelődarúk helyeznek a vízre, vagy katapulttal lőnek ki. A ki- és berakodás körülményes volta erős hullámjárású tengernél nagyon korlátozza a repülőgépszállító hajók működését.

Az angol Albatross 4800 tonnás, fedélzetén 9 darab amfibia van.

Kísérleti célokat szolgál a 6900 tonnás Pegasus.

8675 tonna az amerikai Wright vízkiszorítása, 8—12 vizigépet vihet magával.

A csendesóceáni hadműveletek megkezdésekor elsüllyesztett Langley 11.050 tonnás. Eredetileg szénszállító hajó volt, azután átalakították és anyahajó lett. 1937 óta mint repülőgépszállító szerepelt. 16 vizigép volt rajta.

A 8625 tonnás Curtis és Albemarle testvérhajók.

16 vizigép van a Japán Notoron (14.500 tonna) és ugyanannyit szállít a 17.000 tonnás Kamoi.

1937-ben, 38-ban és 39-ben bocsátották vízre a japánok a Csitose, Csiyoda és Midzsuho hajókat. Egyenként 9000 tonnásak.

90 hidroplánt továbbít az olasz haditengerészet repülőgépszállítója a 4880 tonnás Giuseppe Miraglia.

Sebesfi László

A pilóta Karácsonya

Írta: Szilas Tibor

Az ólmos eső az est leszálltával havazásba ment át. A szeretet és a béke ünnepének estéjére a kisváros gyéren világított utcái és apró házai hermelinpalástot öltöttek. Az angyalok egyre vastagodó, csillogó szőnyege elnyelte a siető léptek kopogását, az utolsó utasával döcögő egylovas patkócsattogását. Sárgás fények lobbantak fel az ablakokban, majd újból elsötétedtek, amint a táblákat betették. A világosság visszahúzódott a vastag falak mögé és eltöltötte a kétezer év előtti csoda misztériumának áldozó emberek lelkét.

*

Fél óra késésünk lesz az ellenszél miatt — szólt a postarepülőgép pilótája a rádióstiszthez. — Közöld ezt a repülőtérrel és kérj a leszálláshoz fényszórót, mert sötétben érkezünk.

Minden rendben előkészítve — fordult vissza egy perc mulva gépe mellől a válasszal a rádiós.

A pilótának és kísérőjének talpig bőrbe öltözött alakján lassan elmosódtak az élek és síkok. A műszerek kékes rádiumfénye lággyá tette a kemény férfiarcok vonásait. Hallgattak. A motorok egyenletes zúgása a biztonság érzésével töltötte meg a fülkét. Régi bajtársak voltak. Ismerték egymás gondolatait is. Mindegyikük értette a maga mesterségét. Ez a kölcsönös bizalom és becsülés fejlesztette ki bennük a barátság legmagasabb fokát. Bajtársak voltak. Egymás mellett ülve órákon át tudtak hallgatni és mégsem unatkoztak.

Szótlanul ültek most is. Gondolataik előre siettek. Már otthon jártak azoknál, akik lélekben féltő szeretettel kísérik útjaikon.

— Kapcsold be a fényszórót — törte meg a pilóta a némaság tükrét. — Alacsonyan megyünk be a repülőtérre. Már alig látok a hótól — folytatta magyarázatképpen.

A kapcsoló kattanására a gép szárnyaiból sárgás fénycsóva vágódott előre. Egy pillanatra éppen megvilágította a gép előtt a dombtetőn húzódó nagyfeszültségű áramvezeték egyik tartóoszlopának hatkarú óriási csontváz alakját.

— Vigyázz! Az oszlop! — kiáltott a rádiós.

*

— A szükségvilágítást üzembe helyezni! — adta ki az utasítást a sötétbe borult repülőtér forgalmi tisztje.

— Ennek a vezetéknek is éppen most kellett elszakadnia, amikor a gépet várjuk — fordult az ügyeletes tisztviselőhöz. — A gép is itt lehetne már! Sohasem szokott késni. Még lekésem a fagyujtást! — zsörtölődött tovább.

A gyertyalánggal világított helységre csend nehezedett. A telefon éles berregésére felriadtak a tisztviselők.

— Hallo. Igen, itt a repülőtér forgalmi tisztje... A férje pár perc mulva érkezik. Kicsit késnek a szél és a hó miatt... Aggodalomra nincs ok, az imént jelezték rádión, hogy minden rendben van... Nem, nem a leszállással sem lesz baj, bár itt sem ég a villany, de már kihelyeztettem a szükségvilágítást... Igen, egy fél órán belül biztosan otthon lesz!

*

A havazás szünni kezdett, a szakadozó felhőfoszlányok között itt-ott átragyogtak a téli éjszakában a kékes fényben sziporkázó csillagok. A postagép pilótája előremeredten, kemény kézzel tartotta a kormányt. Már elcsitult benne az előbbi másodperc izgalma. Amikor az oszlopot kerülte, érezte, hogy a balszárny valamibe felütközött, de a gép továbbra is kormányozható maradt. Nyugalma a rádiósra is hatott. Ujból gépéhez ült és felvette a kapcsolatot a földi állomással.

— 270 fokos irányt tarts, a leszállóvonalon vagyunk — szólalt meg pár perc mulva a rádiós.

*

A gép elérte a repülőtér sötét négyszögét, melyet csak egy fényszóró sugárkévéje vágott ketté. Előbb csak a motorok zúgását lehetett hallani, majd amikor ez elcsendesült, megjelent az ezüstösen csillogó gép a fényszóró felett. A fehér szőnyegen fekete barázdákat szántottak a kerekek, amikor a gép a hangárokhoz gördült.

Az elősiető szerelők a gép bal szárnya köré gyültek, melynek végéből egy jó darab hiányzott.

— Szerencséjük volt — mondogatták.

— Más elégett volna a vezetéken.

— A csomagokat és a leveleket adják át a postának, aztán hazamehetnek — adta ki az utasításokat a pilóta, majd a szerelők felé fordult:

— Nincs ebben semmi csodálatos, ma ajándékhozó angyal voltam, azt pedig baj nem érheti, nem igaz emberek?

Igaz, igaz — hagyták rá, de magában mindegyik azt hajtogatta: Mégis csak szerencséjük volt.

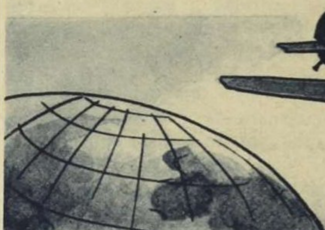
*

— Apukám! Apukám! mond meg nekünk, — ugrott a két kisfiú a pilóta nyakába, amikor belépett a szobába — úgy-e azért aludt ki a villany, mert a karácsonyfát hozó angyalok szárnya hozzáért a dróthoz?

— Talán a hó, meg a szél tépte el a vezetéket, — szólt közbe anyjuk — mert az angyalok ilyenkor nagyon vigyáznak és ügyesebben repülnek. Mert ma biztosan még jobban várják őket, mint máskor.

Ebben a pillanatban ismét fellobbant a villanylámpák tüze. A pilóta szívét valami el nem mondható melegség futotta át. Magához szorította feleségét és két kis fiát és úgy ismételte megindultan:

— Biztosan a hó meg a szél tépte el a vezetéket, mert az angyaloknak ilyenkor még jobban kell repülniök...



REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

LÉGÜGYI POLITIKA, SZERVEZÉS.

De Gaulle mozgalmát az amerikai kormány elismerte annyiban, hogy a kölcsön- és bérszerződést reá is kiterjesztette. *Odic* francia repülő hadtesttábornok, a légierők volt vezérkari főnöke, szintén de Gaulle táborában van. — Vichyben egyébként azt állítják, hogy a de Gaulle-mozgalomnak legfeljebb 8000 fehér követője van — köztük is csak 2000 a francia — míg a többi nyugatafrikai színes csapatokból áll. A francia haditengerészet 12.000 embere közül, akik Dünkirchennél Angliába kerültek, legfeljebb csak 350 maradhatott ott. Azt is közölték Vichyben, hogy Gaulléknak mindössze 10 francia repülőgépük lehet és 13 francia repülőgépvezetőjük. A Gaulle-csapatok tagjai angol khaki-egyenruhát viselnek és magas jutalmakkal toborozták őket össze.

✶

Az Egyesült Államok légoltalmi berendezkedéseinek kiépítése — az amerikai légvédelem elmozdított vezetőjének, *La Guardia* polgármesternek véleménye szerint — *másfél esztendőt vesz igénybe.* 100 millió dollárt szavaztak meg erre a célra és a szervezés végrehajtását a hadügyminisztériumra bízták.

✶

Dowding brit vezértábornagy, akit nyugállományba helyeztek, majd hat héttel később újból ténylegesítettek, azt a megbizatást kapta, hogy csökkentse a légierők intézeteinél alkalmazottak létszámát, a légierők ütőképességének megóvása mellett. Dowding régebben az angol vadászrepülők parancsnoka volt és mint ilyen, Nagybritannia légvédelmének élén állott.

✶

Ezredes kisasszonyok. Az angol légierőknél már régebben bevezették a női segédszolgálatot. Ennek mintájára Amerikában is felállították a légierők női segédszolgálatos osztagait. A légierők harcoló alakulataihoz 25.000 női segédmunkaerő szükséges. Főleg az összekötő és a híradó szolgálat ellátására használják fel őket. Katonai rangot kapnak, egyenruhát viselnek és egészen az ezredességig felvihetik.

✶

Az olasz légierők védőszentje: a Loretói Madonna.

✶

A Szovjet-Unió a háború kitörésekor három darab, egyenként 12.000 tonnás repülőgépszállító hajóval rendelkezett.

KATONAI HIREK.

Az angol légierők veszteségei. 1939 szeptember elejétől 1941. végéig az angol légierők a németekkel szemben a N. T. I. szerint 8727 repülőgépet vesztettek. Ebből az 1941. évre 3834 repülőgép esik. (A földön és a repülőgépszállító hajókon elpusztult repülőgépek száma ebben nincs benne.)

✶

Lindbergh ismét jelentkezett az Egyesült Államok légierőinél katonai szolgálattételre annak ellenére, hogy *Roosevelt* részéről éles visszautasításban volt része legutóbb. (Amint ismeretes, Lindbergh ellenezte az Egyesült Államok belépését a háborúba.)

✶

A »Langley« repülőgép-anyahajót a japánok megtorpedózták és elsüllyesztették. Az anyahajó 16 vízi repülőgép szállítására volt berendezve.

✶

Repülőgép és harckocsi. A német sikerek oroszlánrésze a légierők és a páncélos alakulatok együttműködéséhez fűződik. *De Gaulle* tábornok, a »szabad franciák« mozgalmának vezetője, aki régi páncélos szakértő, a német sikereket a következőképpen magyarázza:

Lengyelországban 5000 német harckocsi állott szemben 1000 lengyel páncélkocsival. Franciaországban a harckocsik aránya 10.000:3000 volt a németek javára. Szovjet területeken 25.000 német és 15.000 szovjet harckocsi került szembe egymással. (A németek által elpusztított szovjet harckocsik száma magasabb, mint De Gaulle becslésszerű adata. November 20-ig 22.000 harckocsi elpusztítását jelentették a németek.)

A francia tábornok felfogása szerint Németország legyőzéséhez *100.000 harckocsira, 100.000 repülőgépre és 50.000.000 tonnányi hajóűrre* volna szükség.

✶

Léghajók őrszolgálatban. Január eleje óta léghajók teljesítenek őrszolgálatot az amerikai partok közelében.

✶

A brit légierők kudarcairól írt a »Collier's Magazine«-ban *Harry Yarnell* amerikai ellentengernagy, aki két évvel ezelőtt a keletázsiai flotta parancsnoka volt. (A cikk megírásakor nem tartozott a tényleges állományhoz.)

Yarnell kétségbe vonja a légierők önállósításának létjogosultságát és ezt a brit légierők kudarcainak felsorolásával támasztja alá. A brit légierők sikertelenségét a következő pontokban foglalja össze:

1. A brit légierők Nagybritannia területén kívül mindenütt csütörtököt mondtak, mert hiányzott az együttműködés a hadsereggel és a haditengerészettel.

2. A brit felderítő repülőgépek két nappal a norvégiai partraszállás előtt megállapították ugyan a német hajók útba indulását, de észleleteiket későn közölték a hajóhad parancsnokságával. Ha ez nem így történik, talán az egész helyzet megváltozott volna.

3. Dünkirchennél 1940-ben a RAF a brit földi csapatokat faképnél hagyta.

4. Krétánál egy évvel később ugyanez történt.

5. A Kréta és Alexandria között úton lévő brit hajókat a repülőgépek nem védelmezték, minek következtében e hajók háromnegyedrésze elpusztult.

6. A brit repülőgépek nem támadják meg az általuk felfedezett német búvárhajókat, mert »ez a haditengerészet dolga.«

7. Egy brit repülőgép a »Bismarck« csatahajó üldözésekor tévedésből megbombázott egy angol cirkálót.

8. Röviddel a háború kitörése után egy angol repülőgép bombatámadást intézett egy angol búvárhajó ellen.

A cikk Angliában nagy felháborodást keltett s az angol légügyi minisztérium egy magasrangú tisztje válaszolt rá a sajtóban. A válasz Yarnell legtöbb állítását tagadásba vette. Dünkirchennél és azt megelőzően — összesen mintegy 25 nap alatt — *az angol vadászrepülőerőknek több, mint a negyedrésze tönkrement.* A krétai balsikert azzal magyarázza, hogy Krétán nem volt elég repülőtér. Ezért volt ott kevés a repülőgép. Elismerte, hogy egyetlenegy hajót sem kisértek repülőgépek Kréta és Alexandria között.

A válasz azt is tagadta, hogy a brit repülők a német búvárhajókkal nem vennék fel a harcot. A háború kezdete óta 300 német búvárnaszádot derítettek fel és támadtak meg a brit repülőgépek. Azt is vitatja, hogy egy brit repülőgép brit cirkálót bombázott volna meg a »Bismarck«-esetnél; azt azonban elismeri, hogy egy kétmotoros Lockheed Hudson valóban bombákat dobott egy brit búvárnaszádra s *»az a szamár csak akkor hagyta abba a bombázást«*, amikor a búvárnaszádról azt a rádióüzenetet fogta, hogy *»majd a dokkban még találkoznak...«*

✶

A hajókaravánok védelmére az angolok vadász és bombázó repülőgépeket is alkalmazni akarnak. Ezeket kereskedelmi hajók fedélzetéről akarják katapulttal a levegőbe bocsátani, éspedig a vadászokat az ellenséges repülőgépek elűzésére, a bombázókat pedig a búvárhajók ellen. A gépek feladatuk végeztével a tengerre lesznek kénytelenek leszállni, ami a legtöbb esetben a repülőgép elpusztulását fogja jelenteni.

✶

Aurelio Liotta olasz repülőtábornok korhatár elérése folytán a tényleges szolgálatból kivált. Különösen kitüntette magát Abesszína meghódításánál, ahol meg is sebesült. Utoljára a légi szállító szolgálat élén állott. Mint szenátor, tagja marad a törvényhozásnak, azonkívül az olasz légiforgalmi vállalatok szövetségének elnöki tisztét és a L. A. T. I. igazgatóságát is megtartja

Német távolsági bombázók

Olasz hidroplán kikötőben

Ejtőernyőkkel dobálják le a Junkers Ju 52-es szállító repülőgépekről az első vonalban küzdő német páncélos alakulatoknak a benzint, a lőszert és a tartalékalkatrészeket.

✱

A Szovjet repülőgépveszteségei. A Szovjet — német hivatalos jelentés szerint — 15.877 repülőgépet vesztett a háború első öt hónapjában. Ebből a bolsevikiek 6400 repülőgép elvesztését ismerik be. A szovjetipar kétharmadrésze megsemmisült vagy német megszállás alá került.

✱

A léggömbzárak elleni védekezés állítólag mind a német, mind az angol repülőköröket foglalkoztatja. Angol jelentések arról számolnak be, hogy az Angliában leszállásra kényszerült német repülőgépeken már találtak ilyen berendezéseket, amelyek mintegy 270—360 kg-ot nyomnak és káros ellenállásuk által körülbelül 40 km-t vesznek el a repülőgép sebességéből. Brit források arról is hírt adnak, hogy nekik is vannak vágó készülékeik, amelyeket a Németország ellen bevetett bombázógépeken alkalmaznak is már. A vágó berendezés állítólag a léggömböket tartó huzalok elmetszésére szolgál.

Közelebbi részletek mind az egyik, mind a másik készülékről ismeretlenek.

✱

Riiser Larsent, aki a különböző északsarki repülőexpediciónál tette nevét ismertté, a Londonban működő norvég emigránskormány ellentengernaggyá léptette elő. Larsen a kanadai norvég légierők parancsnoka.

✱

Bernt Balchen, a másik norvég északsarki repülő, az amerikai légierők szolgálatába lépett, ahol a hadműveleti osztálynál teljesít szolgálatot századosi rendfokozatban.

SPORTREPÜLÉS.

Vitorlázó repülés Svájcban. A Svájci Aero Club összeállította 1941. első 11 hónapjának statisztikáját a svájci vitorlázó repülésről. Az összegyüjtött adatok szerint 16.119 esetben és összesen 1110 órát repültek. 309 szakszolgálati engedélyt adtak ki.

✱

Sztratoszférarepülés Argentinában. Edoardo *Olivero* olasz mérnök Argentinában előkészületeket tett arra, hogy léggömbjével felszálljon a sztratoszférába. Már az ősz folyamán végre akarta hajtani tervét, de *Piccard* tanár és munkatársa: *Cosins* az európai háború miatt nem érkeztek meg idejekorán, azon kivül az időjárás is kedvezőtlen volt Argentinában s emiatt 1942. elejére halasztották el a kisérleti repülést. A léggömb már teljesen készen van és állítólag 30.000 m magasság elérésére alkalmas. A felszállás San Rafaele-ből történik, amely 1000 m magasan fekszik a tenger színe fölött.

✱

Új modelrepülőgéprekord. Königsbergben *Budnowski* gummimotoros repülőgépmodelje 4600 m-t repült egyfolytában. A gép a földről indult.

LÉGIFORGALOM.

A francia Aéromaritime újból megnyitotta a légiforgalmat az Afrika nyugati partján fekvő francia gyarmatok között. Végállomás északon: Dakar, délen Niamey.

Az olasz L. A. T. I.-t úgy akarja az Egyesült Államok kormánya Délamerikában üzemképtelenné tenni, hogy az amerikai olajfinomítók argentinai fiiláléi beszüntették részükre az üzemanyagkiszolgáltatást. Az argentinai állami benzinfinomító ki akarja ugyan segíteni az olaszokat a bajból, de az Egyesült Államok erre azzal válaszoltak, hogy beszüntették Argentina részére az ethylfluid-szállítást. Enélkül viszont nem lehet előállítani megfelelő minőségű repülő üzemanyagot.

✱

Newark újból üzemben. Amikor felépült Newyork új közforgalmi repülőtere: a La Guardia—Field, ugyanakkor Newarkban a régi közforgalmi repülőteret bezárták. Newark most újból megnyitotta kapuit. Négy légiforgalmi vállalat fogja használni a newarki repülőteret.

✱

Az amerikai légiforgalmi vállalatok 228 darab többmotoros utasszállító repülőgépet rendeltek az amerikai repülőgépgyáraknál. A megrendelés a következőképpen oszlik meg:

156 kétmotoros Douglas DC—3.
52 kétmotoros Lockheed L—18.
20 négymotoros Douglas DC—4.

Az új, négymotoros Lockheed L—49 nem szerepel a megrendelt gépek között állítólag azért, mert ezt a típust távolsági bombázó gépnek fogják használni. Az új forgalmi repülőgépeket úgy építik, hogy csapatok szállítására is alkalmasak legyenek. A tulajdonosok kötelesek a gépeket szükség esetén bármikor átengedni a fegyveres erőnek.

A 228 forgalmi repülőgép csak másfél év múlva lesz készen.

✱

A Guggenheim-emlékérmet az idén *Juan T. Trippe,* a Pan American Airways elnöke kapta az óceáni légiforgalom megteremtéséért és eredményes működéséért. Az érmet január 27-én adják át Trippenek.

✱

Argentinában két nagy légikikötőt fognak építeni. Egyiket Buenos Aires közelében. Ez szolgál az ország keleti részén üzemben lévő légiforgalom lebonyolítására. A másikat Mendozában, amelyet »nyugat kapujá«-nak szántak s a Csendes-óceán felé irányuló légijáratok kiinduló állomásának. Mindkét városban eddig is volt már közforgalmi repülőtér.

MŰSZAKI ÉS VEGYES HIREK.

A Mérnöki Továbbképző Intézet repülőelőadásai. Az intézet január 19-én meginduló ezévi tanfolyamán a következő repülőelőadásokat hirdették ki:

Fejezetek a repülőgép szerkezettanából és üzeméből. 6 óra. Tartja: *Varga* László okl. gépészmérnök, műegyetemi intézeti tanár.

Repülőgépszárnyak aerodinamikája. 2 óra. Tartja: *Rácz* Elemér okl. gépészmérnök, műegyetemi tanársegéd.

A repülés üzemanyagai. 2 óra. Tartja: *Udvary* Jenő okl. vegyészmérnök, repülő százados.

Korszerű repülőgépek berepülése és teljesítménymérései. 3 óra. Tartja: *Dóczy* Lóránd okl. gépészmérnök, hm. tk. százados.

Nagysebességű repülőgépek aerodinamikája. 2 óra. Tartja: dr. *Anderlik* Előd műegyetemi ny. r. tanár.

Az előadások a Műegyetemen lesznek délután 5 és 8 óra között. Bővebb felvilágosítások ugyanott nyerhetők.

✱

Nagy sebességű egymotoros bombázó gépek építését sürgeti *Stewart* őrnagy, az ismert angol szakíró. Azt állítja, hogy a négymotoros gépek gyártása nehezen halad előre és alig lehet kivárni azt az időt, amikor Anglia több ezer, nagyteljesítményű bombázó gépből álló légi flottát tud majd kiállítani Németország ellen. Ha pedig ez nem következik be 1—1½ év múlva, Németországnak módjában lesz kiaknázni az európai földrészen aratott győzelmei gyümölcsét és főbb hadiipari központjait — amennyiben már eddig is nem volnának megközelíthetetlen helyeken — még védettebb területekre helyezni.

A Stewart által ajánlott egymotoros bombázóknak nem a fegyverzetükkel, hanem a sebességükkel kellene védekezniök és mindössze egy, nagyürméretű bombát kellene vinniök.

✱

Új német repülőgépfajtákat vetettek be a németek keleten — írja az »Interavia«, angol sajtótudósítások alapján. — Ezek közé tartoznak a *Focke—Wulf Fw 198* egymotoros vadász, a *Focke—Wulf Fw 187* kétmotoros romboló, a *Dornier Do 217* kétmotoros bombázó, a *Heinkel He 177* négymotoros bombázó, valamint az eddig ismeretlen *Dornier Do 29* kétmotoros romboló. Az utóbbinak 600 km körül van a legnagyobb sebessége. A fenti adatok — tekintettel arra, hogy angol forrásokra támaszkodnak — megerősítésre szorulnak.

✱

A Dornier Do 217-mintájú kétmotoros német bombázóról azt írja az »Interavia«, hogy üres súlya 7600 kg. Repülő súlya 14.000 kg, illetve 15.800 kg. Felületi megterhelése: 182 kg/m², teljesítményterhelése: 6 kg/lóerő. Legnagyobb sebessége 5800 m-en: 475 km/h.

✱

A német Bücker-gyár egy új iskola- és túrarepülőgépet hozott ki: a Bücker Bü. 181 Bestmannt, melyet már sorozatban gyártanak. A két ülés egymás mellett van elhelyezve. A fülke zárt, átlátszó tetővel és megnagyobbított ablakokkal. 85/105 lóerős Hirth HM 504 motor hajtja. Legnagyobb sebessége: 215 km, utazó sebessége: 195 km. Emelkedési sebessége földközelben: 190 m/perc. Emelkedési határa: 5000 m. Legnagyobb repülési távolsága: 800 km.

✱

A franciaországi Gnome—Rhône — és a Hispano Suiza — repülőgépmotorgyár újból megkezdi a munkát.

✱

Török repülőkörökben belföldi repülőipar megteremtésének gondolatával foglalkoznak.

✱

A sors iróniája. Az angol sajtó új repülőfilmről ír, amelynek a címe *»Ship with Wings«* — szárnyas hajók. A film a tengeri repülésnek csinál propagandát. A film eseményei az *»Ark Royal«* repülőgépszállító hajó körül csoportosulnak, amely azonban nem a saját nevén szerepel a filmben, hanem *»Invin-*

VILÁGHÁBORÚS
REPÜLŐEMLÉKEK
A HADIMÚZEUM REPÜLŐTERMÉBEN

Fent Budán, a Bethlen István-bástyasétány végén, ott, ahol a törökvészbéli zarbuzánok és egyéb fal- és vártörő ágyúk állanak néma őrt anno 1700 valahányból, a Hadimúzeum előtt új muzeális zsákmány búvik meg a hótakaró alatt. Kecskelábakra támasztották fel, hogy mindenki körüljárhassa, a kecskelábak alján ott a felírás, hogy az új szerzemény egy *szerb bombázógép roncsa,* utászok emelték ki a múzeum számára a Tiszából Szeged alatt. Körüljárjuk: jófajta fémlemezroncs, nem is olyan régen, kétmotoros *Bristol-Blenheim* volt még és Újvidék vagy Belgrád repülőteréről indult teljes bombateherrel Szeged megtámadására. Néhány bombát lehajított, azután tűzrekapták légvédelmi tüzéreink és egy gépágyútalálattal letemették a Tisza fenekére.

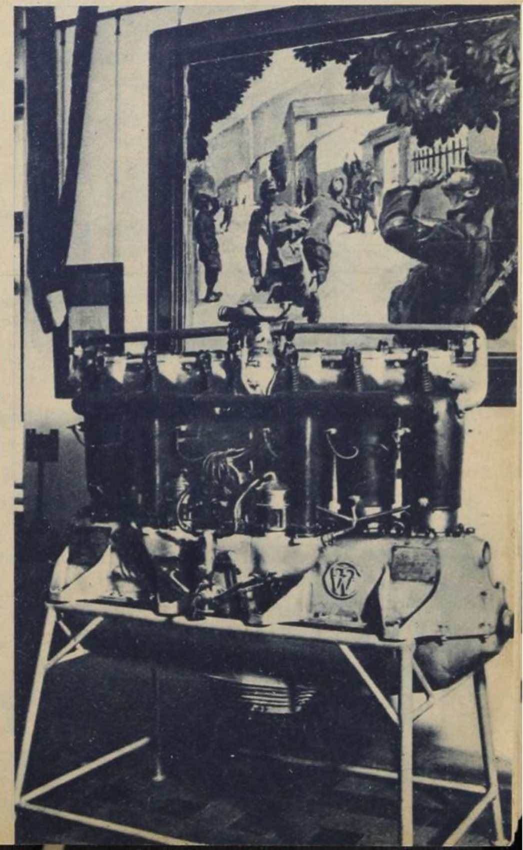
...A Bristol-Blenheim néhány roncsdarabján kívül egyéb korszerű hadi repülőemléke még nincs a Hadimúzeumnak, bizonyosan lesz hamarosan, mint ahogyan sikerült összegyűjtenie a világháborús légicsaták, a magyar hadirepülés soksok megindítóan hőskorbéli repülőemlékeit.



Kép a Hadimúzeumból: Groschmied sorhajóhadnagy ellenséges hajórajt támad az Adrián

A Hadimúzeum repülőterme

Az első emeleten külön termet rendeztek be a repülőemlékekből. Ritkán és kevesen jönnek ide, az átalános látogatók, — akiknek mindegy, hogy török hadzsárt látnak-e, vagy szerb páncéltörő ágyút, csak fegyver legyen — átsietnek a termen, pedig minden darabja történelem, perceket kell tölteni valamenynyinél. Szemre talán törékeny és egyszerű anyagok, — messze az igénybevétel mai kívánalmaitól — de hősi mozaikok, kegyeleti tárgyak, nagy meghatódottsággal nézi a gyűjteményt az ember.



210 lóerős, 6 hengeres repülőgépmotor a világháborúból. — Felette: Légiriadó az olasz fronton 1917-ben. Fütyülővel fújják a riadót

---

cible« — legyőzhetetlen néven. A sors iróniája, hogy mire a filmet bemutatták, az »*Invincible*« — eredeti nevén: »*Ark Royal*« egy német torpedó találata következtében megsemmisült.

Egy másik repülő filmet is forgatnak Angliában. A címe: »Women with Wings« — Szárnyas asszonyok. *Amy Johnson* angol pilótanőről készült, aki önként jelentkezett a légierőknél arcvonalmögötti repülőgépszállító szolgálatra s e közben repülőhalált halt.

✱

Bálnazsírból — repülőolaj. Dr. Seiichi *Ishisawa* tokiói egyetemi tanár bálnazsírból repülőmotorok számára alkalmas olajat készített. A találmány ipari hasznosítását az állam is támogatja.

✱

Hőszigetelő-e a festék és a zománc? Eddig az a nézet volt elterjedve, hogy a festék és zománcbevonat a repülőgépmotorok hengereinek külső felületén hőszigetelőként hat. *Dr. Myron Coler* amerikai kísérletei ennek a feltevésnek az ellenkezőjét bizonyították be. A szín és a bevonat vastagsága a hűlést erősen befolyásolja. Mérései szerint a világos zománcbevonat a hűtési fokot 13%-al javítja.

✱

Az »Airacobra II.« Az »Airacobra I.« az új együléses amerikai vadászrepülőgépek közé tartozik. A legutolsó német repülőévkönyv 650—660 km-re becsüli az Airacobra sebességét. Az Interavia néhány érdekes számmal egészíti ki a német évkönyv adatait és amerikai forrásokra hivatkozva azt állítja, hogy a gép a rajta lévő négy darab 7.6 mm-es géppuska részére összesen 4000 lövést, két 12.7 mm-es nehéz géppuskája részére 560 lövést, a légcsavar-agyon át tüzelő 37 mm-es gépágyúja részére pedig 30 lövést szállít. Minthogy az utóbbi percenként 120 lövést ad le, a gép a 30 lövést *15 másodperc alatt eltüzeli.* A géppuskák a szárnyból lőnek.

A régebbi Airacobrákat 37 mm-es gépágyú helyett 20 mm-es gépágyúval szállították az angoloknak.

Az »Airacobra II.« az I.-el jelzett fajtától nem annyira szerkezetben, illetve teljesítményben, mint inkább kivitelezésben és ezzel kapcsolatban a gyártási eljárásban különbözik. Az új eljárás szerint a szakmunkások egy részét segédmunkásokkal helyettesíthetik s a munkaórák számát egy sárkánynál 16.000-ről állítólag 8000-re szorították le.

Az Airacobrákat gyártó Bell-gyárban egyébként az ősz végén sztrájk fenyegetett, ami a buffalói és a niagarai két nagy üzem 10.500 főt számláló munkásságára és a gyár birtokában lévő 150 millió dollárnyi repülőgépmegrendelésre tekintettel nem lehet közömbös Amerika erőkifejtése szempontjából.

✱

A »repülő erőd«-öket (a Boeing B—17 típusú amerikai bombázókat) az angolok kívánságára ezentúl erősebb fegyverzettel látják el, mint eddig. Ezentúl hat 12.7 mm-es és egy 7.6 mm-es géppuskával lesznek a repülő erődök felszerelve. Emelkedési határuk állítólag 12 000 m, legnagyobb repülőtávolságuk 9000 km és legnagyobb sebességük 6000 m-en 490 km.

✱

Csak most derült ki, hogy a Curtiss P—40 vadász együlésesnek, amelyet az amerikaiak nagy számban szállítottak az angoloknak, s amely az amerikai vadászerők főrepülőgépfelszerelését képezi, súlyos gyermekbetegségei voltak. A folyadékhűtéses, új Allison-motorral rengeteg volt az üzemzavar. A gép hajlamos volt az átvágódásra és tűzereje sem volt kielégítő.

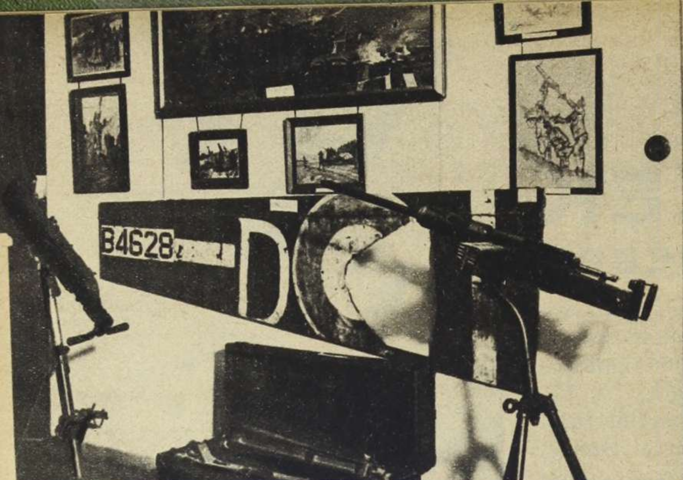
Az új kivitelű P—40 fegyverzete valószínűleg egy 37 mm-es gépágyú, két, légcsavarkörön át tüzelő 12.7 mm-es nehézgéppuska és két 7.6 mm-es szárnypuska.

✱

Fúzió az amerikai repülőiparban. Az Egyesült Államok egyik legjobban foglalkoztatott repülőgépgyára: a *Consolidated* összeolvadt a *Vultee* — repülőgépgyárral. Az új koncern vízi repülőgépeket, zuhanó és egyéb bombázókat továbbá vadász-, futár- és iskolarepülőgépeket fog gyártani.

✱

A »Hurribomber« nagy sebességű, de kis teherbírású angol bombázó gép, amely mindössze két, kis ürméretű bombát visz magával. A bombák késleltető gyujtóval vannak ellátva, hogy mély támadásból (30—50 m) is ledobhatók legyenek. A gép a vadász és a nappali bombázó keveréke. November elején állítólag már bevetésre került.



A kép: Felderítő gép Przemysl előtt
A fegyver: Világháborúbeli olasz repülőgépelhárító gépfegyver



A Szegednél lelőtt Bristol Blenheim hólepte roncsai a Hadimúzeum előtt

Jó, öreg *motorok,* — egyik hengerköpenye még le is van fűrészelve, hogy jól láthassék a rettenetes nagy »köcsög« — a benzinre falánk, de erőben fukar monstrumok csendesen pihennek állványaikon, mint kriptában a koporsók. Olyan cédulák állnak mellettük, hogy: *210 lóerős, hathengeres repülőmotor.* Sátornyi mindegyik példány, ekkora motortestben ma legalább 1200 lóerőt lehet összesűríteni.

Egynémelyik mellett ott a két jó, öreg *géppuska.* Míg működtek, — ha el nem akadtak — a légcsavarkörön át osztották a golyóözönt. És ott a lőszeranyag is: egyszerű, közönséges puskatöltények, ma a gépágyúk idején, legfeljebb jégesőnek venné a tábori pilóta.

Sorra végignézzük az egyteremnyi gyüjteményt:

Nagy üvegszekrények a terem közepén, mindenféle apró-cseprő világháborús repülőgyüjteményt állítottak ki bennük. Másfél szekrényt töltenek meg a világháborús hadigépek kis *famodeljei.* Ha már a gépeket nem sikerült átmenteni az utókor számára, legalább modeleken láthassuk, hogy valóban »ládák« voltak ezek a gépek és egynémelyikük »koporsó«.

Az ősgépek összerkezete

Ma olyasmit tanítanak a repüléstudományban, hogy a nem teljesen síma felület, a nem teljesen síma cellonozás is elegendő ahhoz, hogy egy gép repülőtulajdonságai megváltozzanak, esetleg a gép dugóhúzóra hajlamos legyen, a háborús gépmaradékok felülete pedig olyan gidres-gödrös, mint a parafa. Ott függ az egyik sarokban — példának *Lloyd-Phönix* tábori gép félnégyzetméternyi törzsborítása. Még rajta a lajstromszám is, ahogyan gépkorában viselte: *348.61.* Furnér volna az emlékdarab, de legföljebb hadi kartonpapírnak felelne meg, felülete éppen olyan bolyhos, egyenetlen; szobafestőmester elzavarná azt a segédet, aki falat festene ki ilyen elnagyolva. Olyan messze van ez a furnérforma vékonyság a mai lakkal védett, cellonnal óvott finom furnértól, mint a delizsánc a gyorsvonattól.

Ha már az *őshadigépek* anyagát nézzük, itt van másik mutatónak egy léckeretféle. *Valaha angol felderítőgép törzse volt.* Belakkozott falécek, dróttal feszítették erősebbre, még nem volt itt az ideje, amikor készítették, hogy befödték volna vászonnal, furnérral. Ma egy tízpengős gyerekszánkó különb, erősebb, mint ez a géprész, amely valaha gépmadár volt. Kiabál róla, hogy készítőinek alig volt fogalma arról, hogy a repülés milyen erőhatásokkal jár, miből kell az anyagnak lenni és hogyan kell az anyagot megformálni ahhoz, hogy megfeleljen az aerotechnikai és dinamikai hatásoknak.

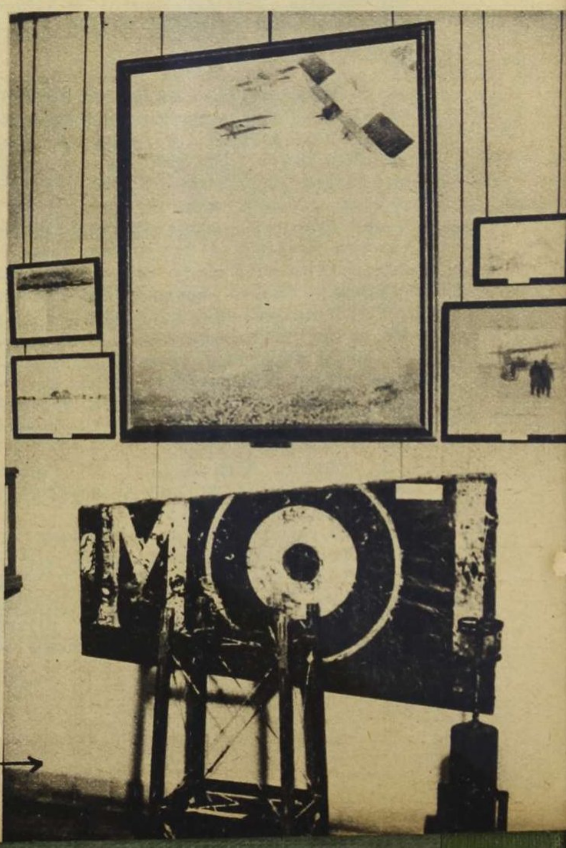
A kezdetlegesség hőskora volt az az idő, amikor az emlékeket összegyüjtötték. Itt egy darab vászon, az van ráírva, hogy Friedrichshafenből hozták, egy *Zeppelin-burok darabja.* Ma a zárógömbök impregnált, résmentes anyaga különb.

Emitt egy nagy ruháskosárféle — nem ruháskosár: *megfigyelőléggömb gondolája.* Egyszerű kasvesszőből fonták és hajókötéllel függesztették fel. *Isten markában volt, aki beleült, Verne* Gyula »Öt hét a léghajón« című munkáját illusztrálta ilyen kezdetleges léghajókosarakkal a megilletődött klisémetsző.

Vagy: az egyik üvegszekrény közepén áll egy 400 grammos orvosságosüveg. Gondosan bedugaszolták



A kép: Háry őrnagy alacsonytámadása az Isonzónál
A kosár: Világháborús megfigyelőballon gondolája



Fent: Légitámadás Milánó ellen — Középen: A világháborúban lelőtt angol gép maradványa — Alul: ellenséges lelőtt gép kezdetleges törzsének maradványa

parafadugóval, lekötötték. Sárgás, pocsolyavízféle folyadék van benne: egy világháborúbéli ellenséges léghajó benzinüzemanyaga. Hol van ez a benzin a mai leheletbenzinekhez! És mindezekkel repültek, mindezekkel hősi eredményeket értek el.

Világháborús légicsataképek.

Végig a falon világháborús légicsatajelenetek, *Bachó* festette meg őket. Mind-mind híres, emlékezetben maradó haditények.

Az egyik: borús, vigasztalan háborús ég alatt repülőkoporsós kétfödelű. Előtte jó messze városféle, láng és füst csap itt-ott fel belőle. A kép alatt ott a felírás: *»Felderítő repülés a Kárpátokon át Przemysl-be. Tauszig szds.«*

Przemysl körülzárt hőseinek tábori pilóták vittek vigasztalást, üzenetet, postát, pótlást. Itt függ a falon a przemysli *»Tábori Ujság«* egyik példánya, a körülzárt várból hozta szárnyon egy repülő a történelem számára.

Egy másik *Bachó*-kép:

Kék Adrián fehér habcsíkot húz egy olasz hajóraj, felettük most csap le egy őskorbéli gép. Az orrán ott a lajstromjel: *L. 116*. Ma Heinkelek és Kondorok csapnak így le a hajókaravánokra, mint ez a csupa fa, csupa láda gép.

A kép alatt a felírás: *»Tengerészrepülő támadása olasz hadihajókra a parennói akciónál. (Groschmied sorhajóhadnagy.)«*

Groschmied sorhajóhadnagy háborús légitetteiért egész sereg hadikitüntetést, végül vitézi címet kapott. A parennói hős tengerészeti repülő *vitéz dr. nemes Groschmied* István nyugalmazott repülőezredes, a *MALERT* elnökigazgatója. Ma is repülő, legalább hetenként egyszer Bückerbe ül Budaörsön, felrepül ötszázra és fordulózik, műrepülget.

A következő kép: vadászok lecsapnak.

»Alacsonytámadás az Isonzónál. (Háry őrngy.)«

Vitéz Háry László nyugalmazott repülőezredes, a Légierők első parancsnoka egyik kiemelkedő világháborús haditettét örökíti meg a következő nemzedékek számára a repülőfestő.

Az első magyar pilótaigazolvány.

Végig minden darab a Hadimúzeum repülőtermében, érték a magyar repülés történelméből. Kis könyvecskeféle: *az első magyar pilótaigazolvány. Dr. Kutassy* Ágostoné a magyar és francia nyelven kiállított igazolás, szövege a következő:

Magyar Aero Club igazolja, hogy dr. Kutassy Ágoston úr, magyar honos, aviatikus pilótának 1910 december 22-én elismertetett. Ifj. Tolnay Lajos ügyvezető igazgató.

Arra itt nincsen adat, hogy az 1-es sorszámút, tehát az első magyar pilótaigazolványt dr. Kutassy Ágostonnak, milyen repülővizsgát kellett végigrepülnie a bizonyítványért.

A lovagias repülőellenfél

Megható és a *régi orosz* tábori pilóták lovagiasságának el nem múló emléke a következő:

Kolomea körül 1915 július 13-án megjelent egy orosz hadirepülőgép. Körözött, azután ledobtak belőle egy oroszzászlós jelentőhüvelyt.

Kibontották: három fényképfelvétel és egy írott részvétnyilvánítás volt benne. A részvétnyilvánítás közölte, hogy az oroszok 1915 július 7-én lelőttek egy osztrák-magyar felderítőgépet, amelynek személyzete: *Cizinsky* főhadnagy és egy ismeretlen nevű altiszt *hősi halált haltak*. Mindkettőjüket *hősöknek kijáró dísztemetéssel és tiszteletadással helyezték örök nyugalomra* és ennek bizonyítására mellékelték a három, ma már fakuló fényképfölvételt:

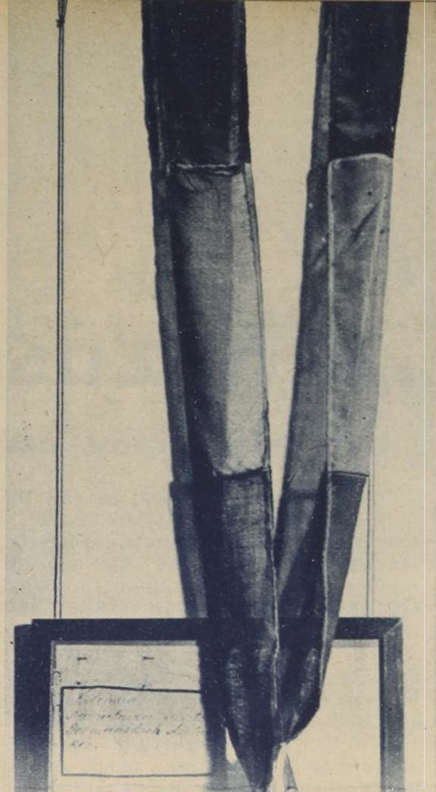
Az elsőn nagy temetési menet halad, a menet élén nagy feszületet visznek. A második és harmadik képen katonák és nagy — jórészt parasztokból álló — gyászoló közönség vesz körül két sírt.

Cizinsky megfigyelő főhadnagy és *Kovács* repülő szakaszvezető voltak a magyar hadirepülés hősi halottai, sírjaikat a napjainkban dübörgő történelem felszabadította. Emlékezetüket a múzeum repülőtermében őrzi az oroszzászlós jelentőhüvely, az orosz repülők részvétnyilatkozata és a temetésről felvett három fénykép.

Hadiemlékek

Doberdói harcokból való *olasz repülőbomba*. 15 kilós, komoly bomba volt a maga idejében. Ma? Ormótlan bádoghenger, kezdetleges iránytartó bádoglapok, inkább a hangja, légnyomása volt veszedelem.

Más: *Repülőnyilak*. Arasznyi, hegyesvégű tollszárnyú alumíniumceruzák. A hadviselés elfelejtette, a



Amikor még lovagias ellenfél volt az orosz: a Kolomeánál 1915-ben lelőtt magyar gép személyzetének temetéséről felvett fényképek és a ledobott orosz jelentőhüvely zászlaja

világháborúban sokakat megsebesített ez a légifegyver. Százszámra, ezerszámra dobták le, akit eltalált, keresztülszaladt rajta.

Még egy festmény: Nappali bombatámadás Milánó ellen. Azúrkék színben tartott kép. Fent gépek öszsze-vissza, támadók és elhárítók egyaránt. Lent nagy város: Milánó és a bombatámadás nyoma úgy látszik, hogy három gyengécske füstoszlop tör az égnek. Budapesthez viszonyítva olyan ez a támadás, mintha a Kelenföldön, a Hűvösvölgyben, meg a Városligetben *füstölne egy-egy háztető*. Az akkori repüléshez viszonyítva, hadvezetést befolyásoló nagy haditett volt.

Most látni igazán, hogy mivé fejlődött a repülés huszonöt esztendő alatt.

Talán egy nagy, íves falragasz mutatja legjobban a fejlődést. Budapest székesfőváros lakosságát figyelmeztetik rajta a világháború idején a légitámadás esetén tanusítandó tennivalókra. Az van benne, hogy higgadt, megfontolt magatartás tanusítandó, de az is, hogy — *a légitámadás elől nem tanácsos pincékbe bujni.*

Nyilván gázbombáktól tartottak csupán.

Ma légoltalmi pince van minden ház alatt.

R. L.

A „lehúzásról"

(Nem mind arany, ami fénylik)



Félreértés ne essék, nem gázzal történő lehuzatásról lesz itt szó. Arról a tenyérgőzzel végrehajtott erőátviteli műveletről, amelynek az első egyedülrepülést úgy ahogy átvészelt növendék éppúgy örül — de talán mégsem anynyira — mint az oktatói kar, a bajtársakról nem is szólva. Az oktatók szabadulva a fizikai elégtételvevés sokszor kényelmetlen kötöttségétől, fizikai úton adhatnak kifejezést a különböző átejtések, a tömegesen véghezvitt rosszabbnál-rosszabb leszállások felett annakidején érzett és most sem tovatűnő rengeteg bosszúságnak.

Aki valaha is repülő volt, az nemdebár még mindig élénken emlékszik az első felszállást óhatatlanul követő lehúzásra. A bajtársak által oly lelkiismeretes gonddal végrehajtott műveletet követő 6—8 napon ha leül, ha feláll, ha lefekszik, vagy netán felkel, reggelinél, ebédnél, vacsoránál, színházban, moziban, táncmulatságnál, esetleg temetésnél, egyszóval minden megmozdulásnál az első egyedülfelszállás jut a levegő jövendő titánjának az eszébe. Később már csitul az emlékezési hajlam és hónapok, majd évek multán a lehúzást az első egyedülrepülés derüs velejárójának minősíti.

Hogy azok számára is közérthetővé tegyem az »avatás« mibenlétét, akik még nem jártak egyedül az égi utakon, legyen szabad néhány komoly mondatban beszámolnom, a reptéren népünnepélyszámba menő és a 40%-os géptörés szenzációjával legalább felérő lehúzás külső megnyilvánulásáról, lélektanáról és rejtelmeiről. Mert rejtélyeik is vannak ám. Ajaj, de mennyire !!

Amikor a növendék megvadul

Mert melyik oktató nem találja rejtélyesnek, hogy az ellenőrzőrepülésen túlszerény növendék, amikor meghallja, hogy elmehet egyedül, azon nyomban felrúg minden vele kapcsolatos számítást és soha nem ismert, sőt soha nem sejtett igazi mivoltában mutatkozik be kiképzőjének. Mert alighogy az oktató kiszáll az első ülésből, a *Növendék úr* reptér-renddel, széliránnyal, hátulról jövő és hát mégis csak leszállni akaró gépekkel és más efféle csekélységekkel mit sem törődve, tövig (Kedves szedő úr, ezt a szót, főleg a »v« betűt pontosan kérem szedni) bevágja a gázt és az elhűledező oktatóknak sivatagi porfelhőt szórva a szemébe, nekivág az első útnak. A felszállást senki sem tudja figyelemmel kísérni. A porfelhő jótékony választófalat alkot a gép és a közvetlenebbnél közvetlenebb szavakat mormogó, sőt a szemekbe kerülő idegen tárgyak méretéhez arányosan igen gyakran hangoskodó oktatók és bajtársak között. A szerencsétlen földönállók felocsudás, fül- és szájtisztogatás után már csak azt látják, hogy a szárnyrakelt ifjonc merész, sőt 99%-ban túlmerész, fordulóval hosszúfalba áll.

Csak teljes gázzal

Azt mondanom sem kell, hogy csakis teljes gázzal repül. Ő már ilyen fiú. Elvégre most nincs mögötte az okvetetlenkedő oktató, aki minduntalan viszszaráncigálja a gázkart. Mire a hosszúfal végén a részben békésen legelésző, részben angol nyugalommal kérődző gulya fölé ér, kisebb rácsapással (Sturz) megbolondítja a tarka-barka állatgyülekezeteket, majd a megvadult gulyát ráncbaszedni igyekvő gulyás keserveivel mit sem törődve, leszálláshoz készülődik elő.

Jobbkerék — jobbszárny — farokkerék

Az indulási helyen mindenki lélekzetvisszafojtva lesi a leszálló üzelmeit.

— Hárompontos leszállás lesz ez, — akárki meglátja! — szól a növendék kebelbarátja, hogy kissé javítsa az egyedülrepülővel szemben most már elemi erővel megnyilvánuló rossz hangulatot.

— Az ám! — teszi hozzá magyarázólag a főoktató. Csakhogy jobbkerék, jobbszárnyvég farokkerék kiadásban.

Igy is fest a dolog egy-két pillanatig. Az egyedülrepülő azonban idejében észhez tér, kicsit becsűr és a derék iskolagép szemmelláthatö jóakarattal simán földrerakja a nap hősét.

Sok gázzal gurul, ne higyjék, hogy fél

Igy megy ez még egyszer-kétszer. A nézelődők az egyes leszállások után nem győzik az iskolagép és nem a növendék előnyeit és kiváló repülőtulajdonságait dícsérni. A gép a harmadik leszállás után, örülve, hogy túl van a nehezén, kigurul. A növendék a »rádliveszélynek« fittyet hányva, hamarosan belép balra és a lehető legnagyobb gázzal (ne higyjék, hogy fél) visszagurul az indulási helyre. Hogy közben egykét bajtársát majd elüti és paraszthajszál híján nekimegy a gépkocsinak, az már igazán csekélység. Az iskolagép, minthogy fék is van a világon, fejét a földnek szegezve, megtorpan. A felületes szemlélő azt hihetné, most vágódik át. De szó sincs róla. Amikor a farokkerék végre ismét földet ér, az egyedülrepülő diadalittasan néz körül.

A hosszú sor, rossz előjel

Amikor azonban kikászálódik az ülésből és maga előtt látja az avatásra felálló oktatók és bajtársak hosszú tömött sorát, jókedve hirtelen alábbszáll. Azt ugyanis már sejti, hogy nem ingyencukorosztogatásra gyültek egybe a kék kezeslábas fiúk.

A figyelmesség netovábbja

Féltő gondoskodás veszi körül az avatandót. A közérdeklődés előterében álló testrész kidomborítását célzó műveletsorozat elejét veszi. Az aggódó figyelmesség mindenre kiterjed: elég merevek-e a térdek, kisimult-e teljesen a kezeslábas alsó darabja, a kidomborítás százszázalékos-e. Amikor azután minden, de minden rendben van, a nap fénypontja következik. (De nem a lehúzandó szemszögéből nézve.)

Repül a nehéz kéz...

Repül a nehéz oktatói kéz — és mindenki tudja, hol áll meg, s kit hogyan talál meg. Az első, egyiptomival is felérő csapást követő egy-két másodperces szünetben a szenvedő alany joggal füstölög magában emigyen:

— Kezdetnek nem jó! Mi lesz itt később?

Elmélkedésre azonban nincs túlságosan sok idő. A sorbanállókban szinte túlteng az ügykódési hajlam. Egymásután záporoznak a nagyon nagy és még nagyobb csapások arra a helyre, ahol nem fészkel az agy.

Az avatás alatt álló lábai között kinézegetve borzadállyal látja, hogy a sornak se vége, se hossza. Keleti semmiveltörődéssel tűri az elkerülhetetlen bekövetkeztét. Egy ismét ráviharzott ütés azonban rendkívül ismerős. Észbekapva felegyenesedik és sanda gyanuját igazolva látva észreveszi, hogy olyanok is járulnak az urna elé, akik szavazati jogukkal egyszer már éltek. Nincs az a hatalom, amely az avatottat térdre, jobban mondva, mélyhajlásba kényszeríthetné.

A hanyattfekvést mellőzve...

Este van megint. Hiába borult sötétségbe a repülőtér, hiába fújták a takarodót, hiába csitult el a repülőtéri pezsgő élet zaja és hiába horkol az avatott körül mindenki. A lehúzott most is kivétel. A hanyattfekvést feltűnően mellőzve virraszt. Nem válltájban jelentkező érzetei arra emlékeztetik, hogy ma szárnyakat kapott.

László István



A »Bestmann« repülés közben



A »Bestmann« háton repül

A BÜCKER BESTMANN

a német légierők új iskolagépe

Huszonegy ország rendszeresítette repülőgépvezetői kiképzéséhez a Bücker-gépeket. A **Jungmann** és a **Jungmeister** meghódították az egész világot és mindenütt megbecsülést, dicsőséget szereztek a német iparnak és a **Bücker**-gyár nevének.

A katonai repülőgépek fejlődésével együtt növekedtek azok a követelmények is, melyekkel iskolagépeinkkel szemben felléphetünk. Az eddigi iskola- és gyakorlógépek zöme *kétfedelű* gép volt — kétségkívül a lehető legjobb repülőtulajdonságokkal, — s így a használatban levő *egyfedelű* gépekre való átképzés a kiképzés során *külön lépést* jelentett és különleges gépeket is igényelt. Kézenfekvő volt már ekkor is a gondolat, hogy egységesítsük a kiképzést és adjunk helyet mindenütt — az első szoktató repüléstől kezdve — az *egyfedelű*, de különösképp *mélyfedelű* gépeknek. Huzamosabb időn keresztül nem tudtak megfelelően teret hódítani ezek a gépek, *Anglia* volt az első, amely a *Miles Magister* géppel mélyfedelűt rendszeresített az általános kiképzés céljaira.

A német légihaderő pilótáinak majdnem százszázalékát *Bücker Jungmann* és *Jungmeister* gépeken képezték ki. Ezek a gépek *maradéktalanul* beváltak, erre felesleges bizonyítékokat felhozni. Ugyancsak számos sikert aratott a *Bücker Student* kislóerejű, mélyfedelű sportgép. Nagy távolságon végrehajtott repülései egyrészt a sárkány, másrészt a motor kiválóságáról győztek meg.

A *Jungmann, Jungmeister* és *Student* építése és üzeme során szerzett tapasztalatok jutottak érvényre a *Bestmann* építésénél. A feladat olyan egyfedelű iskolagép szerkesztése volt, amelyen — észszerű határok között — minden, az egyfedelű gépre jellemző berendezés megvan s *repülőtulajdonságai* is emlékeztetnek a »*nagy*« *gépekre.* Emellett természetesen a *műrepülhetőség* követelményeit is szem előtt kellett tartani.

Az eredmény a *Bü. 181.* jelzésű *Bestmann* nevű gép lett. Motorként a német iskolagépeken *egységként* alkalmazott **Hirth** *HM. 500. 105 lóerős* négyhengeres, léghűtéses motor került beépítésre. Ez a motor kiállta a többéves üzem próbáit és ma az *egyetlen 100 lóerős motor*, amelyet a német légihaderő rendszeresített. A HM. 500-ra, mint egységre való áttérés a karbantartás kérdéseit és költségeit nagyban csökkenti és egyszerűsíti.

Lényeges újítás a gépen, hogy oktató és növendék **egymás mellett** ülnek, zárt ülésben. Igy a kiképzés *közvetlenebbé* válik. A pilótaülés ablaka veszély esetén egyetlen mozdulattal ledobható. Az ülések magasságát *egymástól függetlenül* lehet repülés közben is szabályozni. Hasonló módon szabályozhatók a bekötő hevederek. A kiképzés ütemének meggyorsítására (tehát hogy az egyes növendékek minél gyorsabban válthassák egymást) minden kormányszerv néhány rövid mozdulattal szabályozható a növendék méreteihez.

A gép felépítése a következő: A törzs két részből áll. Az előrész *hegesztett acélcsőszerkezet*, itt van a motor rugalmas felfüggesztése, valamint a *pilótaülés*. A törzs hátsó része faépítésű héjszerkezet, réteges lemezből; *négy* ponton csatlakozik az előrészhez.

A futómű *nem bevonható*, igen erős építésű. A *farokkerék* az oldalkormányhoz kapcsolható, így a földön való mozgás jobban kormányozható. *Téli kiképzésre* a kerekes futómű helyett *sítalp* szerelhető; ez nem befolyásolja a gép műrepülő tulajdonságait.

A *szárny* és a *farokfelületek* rétegeslemezborítású, faépítésű héjszerkezetek. A szárny szilárdsága megfelelő biztonságot nyujt még a *340 km/óra határsebességgel* való zuhanórepülésnél is.

A kiképzés egyszerűsítésére a *szárnyfék* három állásban: *repülés, felszállás és leszállás* céljaira rögzíthető; így a pilóta ezen a gépen az első perctől kezdve alkalmazza a szárnyféket és megszokja annak használatát.

Teljes *kétkormányos* berendezést találunk mindkét ülés előtt, a legfontosabb *műszerek* külön-külön is megvannak oktató és növendék előtt, a többi műszer a két ülés között középen található.

Külön említést érdemelnek a gép *repülőtulajdonságai. Dugóhúzóba a* gép *magától nem esik*, de a kormányok semleges helyzetbe való hozásával a dugóhúzóból magától ki is jön. A kormányok megfelelőképpen ki vannak egyenlítve, a gép *fordulékonysága* kitűnő. A *stabilitás* valamennyi tengely körül kielégítő, minden szóbajövő súlypont-helyzetre. Leszálláskor a gép kis sebességgel való repülésnél is jól kormányozható, nem mutat hajlandóságot a csúszásra. A földön fékek nélkül is jól kormányozható a farokkerék segítségével.

Minden *műrepülőfigura* könnyen végrehajtható a *Bestmannal.*

A **Bü. 181. Bestmann** gépet a német légihaderő kiképzéséhez *rendszeresítette* és a gyár — teljesen beszüntetve a Jungmann és Jungmeister gépek építését — ma *nagy sorozatokban gyártja* ezt a kiváló iskolagépet megrendelői számára.

A »Bestmann« a műrepülés iskolázására is kiválóan al



TALLÓZÁS A REPÜLŐIRODALOM BERKEIBEN

Amióta a Nemzeti Repülő Alap támogatása az ifjúság repülését széles körre terjesztette ki, napról-napra sürgetőbben jelentkezik a kívánalom, hogy az elméleti tudás átlag szintje tekintetében minden magasabb fokon álló ifjúság érdeklődését a repülés kérdéseinek minden vonatkozásában kielégítsük. Repülőirodalmunk — mint ismeretes, még meglehetősen sok kívánni valót hagy maga után, — szakkönyveink száma egészen elenyésző és részben elavult, részben pedig külföldi szakmunkák fordítására szorítkozik. Annak ellenére, hogy a vitorlázórepülés, amely az ifjúság repülésbe való kapcsolódásának lehetőségét megnyitotta, immáron több, mint egy évtizedes multra tekint vissza, irodalmi tekintetben egészen az utóbbi évekig jóformán semmit sem nyujtott. Érdekes lesz egy kis seregszemlét tartanunk, hogy egyrészt a bibliofil vonatkozásban érdeklődő olvasóink, másrészt a gyermekeiknek jó repülési tárgyú könyvet ajándékozni kívánó szülők kívánságait kielégítsük.

Annál meglepőbb, hogy általános vonatkozásban a magyar repülőirodalom sokkal többet tartalmaz, mint az a benfentesek előtt is ismeretes. Sem katalógusok, sem könyvkereskedői jegyzékek nem tüntetik fel tizedrészét sem annak az anyagnak, mely a repülés kérdéseinek taglalásával magyar nyelven eddig megjelent.

A magyar nyelven megjelent repülési tárgyú könyveket a szakmunkák, memoireok és történeti leírások, regények és elbeszélések, évkönyvek és brosurák, folyóiratok s végül a repülés tárgyát is érintő, de nem kimondottan repülésről szóló művek csoportjára oszthatjuk. Ezekből a szakmunkák 50, a memoárok és történeti munkák 40, a regények ugyancsak 40 kötettel szerepelnek, míg a repülés tárgykörébe eső összes munkák, (a folyóiratok évfolyamait külön nem számítva) összesen körülbelül 200 kötetet tesznek ki, amely szám nemcsak a Magyar Szárnyak olvasóközönségét, de a szakembereket is méltán meglepheti.

Hogy ennek a tekintélyes irodalmi termékszámnak létezése eddig a köztudatban ismeretlen volt, annak tulajdonítható, hogy a repülés lelkes tábora jórészt a fiatalság köréből kerül ki, akik — mint tudjuk, ősidők óta bugyelárisszűkületben szenvednek s így, ha tudomást is szereztek egy-egy újabb munka megjelenéséről, érdeklődésük rendszerint kimerült a kirakatok megtekintésében. Most azonban, hogy a repülés kérdése végre befészkelődhetett a nagyközönség érdeklődésébe is s a szülők repülés iránti ellenszenve fokozatosan alábbhagy, reményteljesebbé vált a repülési tárgyú könyvek sorsa is, mint azt az elmult karácsonyi vásár is igazolta.

A magyar repülőkönyvek sorát — s erre méltán büszkék lehetünk, — olyan munka nyitja meg, amelyhez hasonlót a repülést kezdeményezett nagy nemzetek is keveset mutathatnak fel. *Kuppis József* kir. főmérnök 1899-ben (!) írta meg *A repülés* című könyvét, amelyben »a kérdés elméleti fejtegetése s a tett kísérletek megvitatása« mellett egy olyan repülőgép vázlatos ismertetését közli, »amely a levegőbe fel tud emelkedni«. Kuppis, a 150 oldalas, még ma is figyelemre érdemes munkájának előszavában megállapítja: — »a mi hazánk még nem látta be szükségét annak, hogy az ember úgy repüljön a levegő tengerben, mint a szelekkel dacoló madár és hazánkban tudtommal csak két tanár: *Nagy Dezső* (a budapesti műegyetemen) és *Martin Károly* egyetemi tanár Kolozsvárott foglalkozott a kérdéssel s egyedül utóbbi volt az, aki akadémiai székfoglaló beszédében a szárnymozgás törvényének számtani képletekbe való foglalását kísérelte meg«. Az ország csakugyan nem ismerte fel a repülés fontosságát. Kuppis kezdeményezése is a földalatti villamos sorsára jutott: — elsőnek építették, hogy aztán — mások fejlesszék tovább. (Kuppis munkájára különben másik cikk keretében még visszatérünk. Szerk.)

A századfordulón jelent meg hazai repülőirodalmunk második példányaként *ifj. Tolnay Lajos*, a későbbi neves léghajós és a Magyar Aero Club elnökének »A tudományos léghajózás« — című munkája a Pesti Könyvnyomda kiadásában, hogy aztán közel egy évtizeden át nyugodjék a kérdés. Csak Bleriot emlékezetes budapesti bemutatkozása irányítja a figyelmet ismét a kérdésre, amelynek hatása alatt Neufeld Ármin hites szabadalmi ügyvivő, a Bleriot-féle sárkányrepülőgép alapelveiről adott ki értekezést, *Tábori Kornél* pedig »A levegő hőseit« méltatta a Nap kiadásában megjelent kis munkájában. Egy évvel később ismét figyelemreméltó könyvecske jelenik meg szerzője kiadásában, a MÁV kolozsvári üzletvezetőségének forgalmi előadója, *Berkesy Márton* adja ki tanulmányát »A tökéletes repülés problémájáról«, sőt egy »veszélytelen repülőgép« ötletének ismertetését is közli. Nem lehet meghatódás nélkül elsiklani fejtegetései mellett, amelyekben kortársai közömbösségét ostorozva, rámutat arra a veszélyre, amely a repülés terén való elmaradottságunk miatt, a balkáni államok szintjén maradásunkkal környékez. De látnoki szemmel idézi a tökéletesebb gép megalkotásának feltételeit: — központi és mély elhelyezésű súlypont elosztás, a felszállás megkönnyítését célzó, nagyobb sebességet adó húzóerő, a lassú leszállást biztosító különleges készülék (lásd mai szárnyfékek, leszállólapok), végül pedig a repülőgép közepén, *fedett* és kényelmes pilótaülés, ahonnan kilátása mindenfelé biztosítva van.

A budapesti nemzetközi verseny által ébresztett érdeklődés folyományaként most sorozatosan jelennek meg többé-kevésbbé szakszerűen megírt munkák, amelyek közül *Berget Alfonz* francia repülőíró munkáinak fordításait, *Serényi—Visnya:* A levegő meghódítása és *Koródi:* Repül az ember — című könyveit (utóbbi a magyar repülés első ismertetése) említjük meg. Két kiváló és a maga korában feltűnést keltett szakmunka jelent meg 1911-ben, ezek *Zsélyi Aladárnak*, a korán elhúnyt kiváló gépszerkesztőnek, eredetileg már 1909-ben megjelent *A repülőgéptechnika alapelvei* — című tudományos fejtegetése, s *Rihász Sándornak*, a napjainkban sokat emlegetett Rahón megjelent »A repülőgépek általános elmélete« című, számítási táblázatokkal ellátott s a Loessl és Newton elméletekre épített fejtegetéseit tartalmozó munkája. Az értekezések sorozatához tartozik *Melczer—Zsélyi* füzete »A nagy aeroplánok kérdése«, valamint *Weiler Lajos* két kisebb munkája, amelyek mellett a francia *Painlevé* és *Borell* »Aviatika« című ismert és elterjedt művének magyar fordítása gyarapította a repülőkönyvtárak állományát. Komoly lépést jelentett Charles Turnernek »Küzdelem a levegő meghódításáért« című s a Franklin által megjelentetett 430 oldalas munkája, mely a repülés fejlődéstörténetét örökíti meg 1919-ig. A háború után lassan életrekelő magyar repülés irodalma is fejlődésnek indul. *Elsővel Horváth Ernő*, neves rákosi úttörőnek »*A repülő motor*« című tartalmas munkájával végzett ezúttal is úttörő munkát és *Janner Ernő* szolgáltat adatokat a repülőipar fejlődéséhez. A MOVE által megindított motornélküli repülőmozgalom visszhangjaként *Rotter Lajos* a vitorlázórepülésről ír érdekes könyvet, melyben elsőnek fejtegeti a levegő áramlásnak a repülésre való kihatásának jelentőségét. Ugyanakkor *Gyész* és *Laupich* a modelrepülőgépek készítésére vonatkozó ismertetésükkel szolgálják az ifjúság nevelésének ügyét. *Vitéz Szentnémedy* vk. őrnagynak, a Magyar Szemle Társaság híradásában megjelent »A repülés« című munkája a repülés szakmai vonatkozásairól nyujt áttekintő képet.

A huszas évek legjelentősebb szakmunkája kétségtelenül *vitéz Madarász László* »A levegő meghódítása« című, közel 400 oldalas kötete és a következő (1925) évben megjelent »Légi háború« című füzet sorozata, mely részletekre kiterjedő gondos tanulmányok alapján a repülés minden kérdését felöleli.

A következő évtizedben, 1930 és 1940 között *dr. Béldi Béla* »A repülőgépközlekedés gazdasági kérdéseiről«, *dr. Bierbauer Virgil* »A repülőterek építészetéről« értekezik, *Stef Tibor* »Vitorlázórepülők kézikönyvével« ajándékozza meg a motornélküli repülők egyre gyarapodó táborát, akiknek *Helbig René* »Légiturista« című könyve útmutatással szolgál.

Jánossy István, az Ezermester — Repülés — Haladás (most Magyar Szárnyak) szerkesztője és *Tatarek Béla*, a »Motoros repülőgép modelépítésé«-hez adnak értékes útbaigazítást az Ezermester sorozatban megjelent szakmunkájukkal.

Méltó örömet keltett *Paul Karlson* világhírűvé vált »A gépmadár« című munkájával, magyar nyelven a Termé-

szettudományi Társulat kiadásában megjelentetese. Karlson hatalmas munkája komoly, történeti hűséggel megírt fejezetei méltán számíthatnak a magyar ifjúság érdeklődésére. Ugyanilyen sikere volt Tímár Gyula »Vakrepülés« című, sajnos, csak igen kis példányszámban közrebocsátott úttörő munkájának, valamint Bisits Tibor órnagy »Légierők« című kitűnő összefoglaló ismertetésének, mely ilyen jelleggel elsőként jelent meg s nélkülözhetetlen kézikönyvvé vált. *Schneider* és *Balló Alfréd* »A csörlőrendszerű repülőiskola«, Gallós József pedig »A repülőbombák« ismertetésével gazdagítják a repülő szakirodalmat, melynek utolsó, illetve legújabb termése *Svachulay Sándor* gondolatokban gazdag tanulmánya »A természet aviatikusai« címen a madárrepülésről. A Révay-sorozatban megjelent és az Ornitotter kérdést nagy elmélyedéssel tárgyaló mű, a kiváló szerző fél évszázadnál hosszabb repülő munkásságának összegyűjtött megfigyeléseit nyujtja kitűnően élvezhető formában. Végül meg kell emlékeznünk dr. Urbach Lajos »Nemzetközi légiforgalmi megállapodás« tervezetéről, Bitskey Béla »A repülés kérdésének megfejtése« című tanulmányáról, dr. Apáthy Jenő »A levegő meghódítása« című általános jellegű ismertetéséről s Sándorffy Kamill »A légiközlekedés joga« címen írt értekezéséről.

Mint látjuk, a magyar nyelven megjelent munkák egyrésze külföldi termék fordítása s a jó kezdet után tankönyvül is szolgáló korszerű szakmunkákban hiány mutatkozik. A motornélküli repülők hatalmas tábora tudásszomjának kielégítésére a Magyar Aero Szövetség megszerezte Wolf Hirth, a világhírű sportrepülő »Handbuch des Segelfliegens« című kitűnő munkáját, amelyet Hefty Frigyes fordított magyarra. Ez a magasszinten mozgó szakkönyv azonban inkább csak haladottabb növendékek részére íródott, így még mindig fennáll egy kezdők számára szolgáló tankönyv kiadásának szükségessége.

A szórakoztató olvasmányok csoportja ma már bőséges és értékes anyagot nyujt. Idetartoznak elsősorban az emlékiratok, életleírások, amelyekkel — hála a repülés egén felbukkant csillagok, sőt üstökösök nagy számának — csakugyan kedvünkre való számban találkozunk.

A legendás rákosi időket többen is megörökítették. Ezeknek az időknek nehéz küzdelmeiről szólnak Bárándy István »A magyar aviatika története« és Fehér Imre »Madáremberek« című kisebb munkái, azután a Prodam Guido emlékbizottság által szerkesztett »A magyar aviatika hőskora 1911—1936« című kiadványa, továbbá Kolbányi Géza »Repülőgépen a Rákoson« című visszaemlékezése.

Az 1914—18. évi világháború magyar vonatkozású emlékiratai közt első helyen áll vitéz Hefty Frigyes, a Franklin kiadásában megjelent »Repülők előre« című, több mint 100 eredeti harctéri fényképpel ellátott 326 oldalas műve, mely meglepő gyorsan utat talált az ifjúság szívéhez. A »Repülők előre« bevezetése vitéz Hefty »Gut Land« címen megjelent novellás füzete volt, míg Dobos István »Repülőgéppel a fronton« címen ugyancsak kis füzetben írta le montenegrói hadi élményeit.

Az egykori osztrák-magyar hadilevéltár hiteles adatainak felhasználásával vitéz Boksay Antal »A felhők katonái« című könyvében örökítette meg a világháború magyar pilótáinak életét. A történelmi kútforrásnak számító munkán kívül háborús vonatkozású műve »Kényszerleszállás a gleccsereken«, valamint »Egy repülőtiszt háborús élményei« című munkája, melyek közül az előbbi az írónak egyúttal legjobb műve is. Ugyancsak Boksay írta meg ittebei Kiss József, a legeredményesebb magyar vadászrepülő élettörténetét is, amely a Zrínyi kiadásában »A legendás vasmadár« címen jelent meg. Magyar világháborús hősökről, köztük vitéz Kaszala Károlyról emlékezik meg Ray: »Repülők« című igen érdekes és tartalmas munkája is.

A Műegyetemi Sportrepülők kezdeményezésére a Révay sorozatban kiadott repülőkönyvek között is van két világháborús vonatkozású könyv. Lucio d'Ambra »Szárnyas katonák« és Valent Tocci »Légi párbaj«, valamint Günther Plüschow »Ezüst Kondor« című művei. Plüschownak egyébként magyarul már megjelent egy munkája a háború alatt, mely hatalmas könyvsikert jelentett: »A csingtaui repülő kalandjai«-ban a volt német gyarmaton teljesített szolgálatának regényes történetét beszéli el.

A Révay repülősorozatban jelent meg a fent említetteken kívül Lindbergné »Zúg a szél« című, meleg asszonylélekkel írott könyve. Magyar Sándor: »Almodni mertünk« cím alatt, a Rómában szerencsétlenül járt Endres Gyurka vezetésében végrehajtott emlékezetes óceánrepülésnek története. St. Exupéry: »Egyedül a felhők felett« című pályadíjat nyert kitűnő könyve, amelyben különösen az afrikai kényszerleszállásának megrendítő elbeszélése nyujt maradandó élményt. Amalie Erharth, a kísérő nélkül végrehajtott óceánrepüléseivel világhírnévre szert tett, amerikai pilótanő tragikus életének »Utolsó út« címen kiadott leírása mindenkit megrendít. Annál megkönnyebbülten olvassuk Steff Tibor: »Játék az éggel« című vitorlázórepülő élményeiből merített regényét, amelyben a szelek szárnyán száguldó ember sajátos belső átéléseit örökíti meg. A sorozatot Bánhidy Antal: a földközi tengeri repülőút egyik részese »Pilóta lettem« címen kedvesen megírt életregénye zárja be.

Külön hely illeti meg Almássy László volt háborús pilótatiszt és ismert Afrika-kutató nagyszerű könyveit. A »Levegőben — homokon« című művében izgalmas sivatagi kalandozásait mondja el, melynek egy részét kis Havilland »Moly« gépen hajtotta végre. A Szaharában végzett felderítő repüléseit és a Zarzura oázis feltalálását mondja el »Az ismeretlen Szahara« című munkájában, míg a »Suhanó szárnyak« a legkitűnőbb ifjúsági regény, mely szinte észrevétlenül vezeti be az olvasót a vitorlázó repülés rejtelmeibe.

Wittmann Viktornak »A repülőgépekről« és Mikes Lajosnak a »Zeppelin«-ről írt kis füzeteit említjük meg a teljesség kedvéért, aztán eljutunk az elmult év két nagy könyvsikeréhez, Szilas Tibor és nyirádi Szabó Imre műveihez. Szilasról már tudjuk, hogy a tollat sem kezeli kevesebb biztonsággal, mint a kormánybotot, »Repülők felszállni« című könyvében azonban határozottan írói tehetséggel találkozunk. Művében annyi poézis nyilvánul meg, hogy elolvasása külön lelki élményt jelent. Jó meglátása, kitűnő jellemzések, találó hasonlatok és hangulatos vázolások árulják el a nem mindennapi írói készséget. Szilas könyve nem az, amelyet nem lehet letenni, — ellenkezőleg! le kell tennünk, hogy visszavisszatérve, újból olvassuk a már átvett fejezeteket, hogy mégegyszer végig élvezhessük kitűnő helyzetképeinek minden szépségét. Ide írjuk befejező sorait: »Tekints előre, — ott, ahol a légcsavar zúgva hadarja a levegőt, fénykör tündököl. Ismered ezt a fényt? Emlékszel mióta hívogat? Azóta, hogy először ültél repülőgépre. Kövesd híven a messzeségbe, a holnapba. — A repülőgép mindig a fénykörben tündöklő légcsavarja után száll. A repülő mindig a fényesség hivását követi!«

A másik, — nyirádi Szabó könyve: »Egy gép nem tért vissza« a karácsonyi könyvpiac nagy sikere volt. Izgalomban kipirult arcok elhomályosuló tekintetek váltakozása mutatja az olvasó hangulatának s érzelmeinek hullámzását. — Jaj, nagyon szép volt, — boldog vagyok, hogy elolvashattam — vallják elkényeztetett ízlésű könyvbarátok. Kár, hogy képzett szakember nem javította s szedéshibákban nincs hiány. A melegszívű repülőíró ajánlása azonban mindent feledtet: »Jó éjszakát Anyám! csak Te maradtál mellettem. Bánatos szívedben nem járnak vádoló fények. Te mindig szerettél. Ha imádkozom, akkor Te teszed egybe kezem. És a Te szíved hozott vissza mindig a távoli pusztákról, ahová az égen át jutottam el. — Szép őszi estéken Feléd hajolva megcsókolom fáradt homlokod. Fogadd szívesen — ez minden, amit Neked adhatok. Most hunyd be a szemed, hogy úgy menjek el, észre se vedd... Jó éjszakát Anyám!...

(Folytatjuk.)

vitéz Hefty Frigyes

NAGYIVÁNYI ZOLTÁN:

A HADNAGY TITKOS KABALÁJA

Na most azután a hangár órákon belül szakszerűen lesz álcázva! — Jelentette ki a repülőszázad parancsnoka az elhagyott erdőőri lak egyetlen lakószobájának ablaka mellől, mikor az első hó óriási pelyhekben kezdett hullani a szovjetvidéki tél letagadhatatlan beköszöntője gyanánt.

A hangárt, mely a magános épülettől kétszáz lépésnyire, egy kiváló, természetes kifutóval rendelkező, sík legelőterületen áll, a bolsik építették és azt egy nagyon gyors, páncélos előretörés következtében nem érték rá elpusztítani. A teljes létszámú repülőszázad tisztikara nagyon megörült a gépszín közelében, de már erdő fái között felfedezett magános laknak és annak az egyetlen, tágas, gerendás, kétablakos szobáját hevenyészve étkezdének rendezték be. Ez a helyiség természetesen a szabad órák alatt a társalgó céljait is szolgálja.

— Tévedtem, — folytatta a százados néhány csendes perc mulva a külső benyomásai ismertetését — mert ennek a szovjet hónak a mondott cél eléréséhez nincs órákra szüksége. — Mire az ember egy hosszabb mondatot befejez, már egy újabb réteg fekszik a dolgokon.

— A hó megjött, százados úr, de Gazsi még mindig nem került elő — jegyzi meg csendesen az egyik hadnagy az óriás méretű zöld cserépkályha mellől, melyet kívülről fűtenek és pedig egy méter huszas, száraz hasábfákkal, szeptember végétől május elejéig.

— Gazsit nem kell félteni! — szól közbe a szoba egyetlen nagy asztala mellől egy másik repülőtiszt, aki szép finom, aranyszínű dohányból cigarettát tölt és rakosgat egy dobozba.

— Ez olcsó vigasztalás, Janikám! — elegyedik Rudi főhadnagy a beszédbe és leteszi a hathetes hazai ujságot, amelyben, sajnos, már nem volt képes egy árva, eddig el nem olvasott hirdetést sem felfedezni. Ezt a lappéldányt a karpaszományos őrmesterig bezárólag már az egész tisztikar betéve tudja.

— Higyjétek el, urak, Gazsival kapcsolatban nincs szükség vigasztalásra. Ennek a fiúnak olyan kabalája van, amely a legveszélyesebb helyzetből is kisegíti.

Erre a kijelentésre a százados is otthagyta az ablakot, az asztalhoz jött, elővette a kis gyökérpipáját, valamint az összehajtogatott dohányzacskóját és nyugodtan, nagy szakértelemmel rágyujtott.

— Aztán milyen kabalája van a Gazsinak, Jani? — kérdezte a cigarettát töltő hadnagytól.

— Ezt magam is nagyon szeretném tudni, százados úr, — válaszolta a kérdezett élénken — de a fiú olyan ügyesen titkolja, hogy eddig képtelen voltam a titkára rájönni. Ma is, a felszállás előtt, keresztkérdésekkel faggattam, de eredmény nélkül... A gépére a század közös szerencseállatja, a sündisznó van rajzolva, de biztos, hogy ő még ezen felül külön számlára is dolgozik.

A parancsnok ezután a maga részéről befejezte az eszmefuttatást. A köpenyét felöltötte, a fejébe egy báránybőrkucsmát nyomott, amelyet két csomag cigarettáért cserélt be egy álmos, kis ukrán városkában és kiment a szabadba.

A puha, selymes tapintású, hófehér, friss hó már majd egy hüvelyknyire borította be az erdőt. A százados felvidéki fiú lévén, ismeri az északi hangulatokat és bizonyos megilletődéssel tette meg az első lépést az érintetlen, csillogó, puha szőnyegen.

A kaputól a hangár felé vette az útját... A század alig egy hete tartózkodik itt, de ő máris megszerette ezt az erdőt és ezért nem is nagyon szeret ki belőle. Még meg is áll a félúton és hátrafordulva, kutatóan néz bele a jegenyeszerűen egyenes fenyőfák rejtelmes sűrűjébe. Ez az erdőőri lak mögött kezdődő, óriási terjedelmű fenyves különösen izgatja a képzeletét. Ezt a vadont egyelőre csak felülről ismeri, de valahányszor kelet felé repült, szemmértékkel megbecsülte a terjedelmét. — Van ez hatnapos járóföld is, úgyszólván egy tagban — állapította meg ilyenkor őszinte gyönyörűséggel, a közepe táján pedig egy jó kőhajtásnyi széles, ezüstszínű folyó hömpölyög keletnek, ráérő, bolsi lassúsággal. Ebben a fenyvesben azelőtt minden lehetett, ami a vadászembert ingerli, de a vadászállomány, a büszke szarvasok, a riadt nézésű őzek, a mezeinél sokkalta nagyobb erdei nyulak, a puskaropogás, a páncélosok és a tüzérség munkája elől biztosan nyugalmasabb vidékre húzódtak. A végtelenbe vesző óriási birodalom jellegzetes állata, a medve is kitér a harci zaj elől, csak a farkas és a róka marad meg a földindulás idejében is, mert ez a kettő nem válogatós.

Miután azonban a századost ez alkalommal a vadászat örömeinél sokkal komolyabb gondolat húzta ki a fűtött szobából, megint csak az erdőszél felé fordult és a hangár irányában folytatta útját.

Neki bizony Gazsi hadnagy, a hiányzó tisztje jár az eszében, aki az ellenséges gépekkel vívott ütközetben a hófelhők között eltűnt a szeme elől és még most sem tért vissza. A százados is ad a kabalára, de a negyedórák mulása gyöngíti a reményét.

Kiért az erdőből a szabad legelőterületre és meglepetéssel állapítja meg, hogy akár az erdő, úgy ez is teljesen megváltozott a hó alatt. Ugyanis a közös fehér takaró révén a kettő — repülő szemszögből bírálva — úgyszólván összeolvadt egymással... — Szegény Gazsi, — gondolta most magában — ha egyáltalán sikerül neki visszajönni, felülről ezután még sokkal nehezebben fog ezen a környéken, a leszállás szempontjából tájékozódni, mint ezelőtt.

A százados elgondolkozva tapossa a friss havat a hangárig, melyben az utolsó harcból hazatért gépek pihennek. Eddig szerencséje volt a századjával, mert a kilenc vadászgép közül csak egynek a pilótája, a fiatal zászlós sérült meg annyira, hogy a legközelebbi tábori kórházba kellett szállítani. Gazsi lenne a második?... Illetve talán az első?... Nem, erre az eshetőségre még nem akar gondolni, hiszen az is lehet, hogy a hadnagy kényszerleszállást végzett valahol... És ha így van, akkor széjjel kéne utána nézni a környéken... — folytatta az elmélkedést. — Már-már elhatározta magát, hogy személyesen indul az elmaradt tisztjének keresésére, mikor hangos zsivaj riasztja fel a gondolataiból.

— Hó, hahó, egy vadászgép közeledik kelet felől! — kiáltja a figyelő őrszem harsányan, mire a hangár egész személyzete, a parancsnokkal az élen, kitódul a leszálló helyül szolgáló szabad terepre.

— Ugy van, egy vadászgép! Még pedig a miénk! — mondja most a százados vidáman és ugyan nyujtja a nyakát a jövevény felé, mely a leszállás előtti kört írja le a hangár fölött a levegőben.

— Ez a Gazsi hadnagy úr! — kiáltja most a törzsőrmester és nem is tévedett.

Az ütközet alatt veszendőbe ment pilóta szabályszerű leszállást hajt végre a hüvelyknyire vastagodott szőnyegen. Egy szó, mint száz, a megkerült hadnagy a személyzet örömrivalgása közben száll ki a gépéből és alig telik el még további tíz perc, Gazsi úr a századosával együtt lép be az erdőőri lak finoman átfűtött, tágas szobájába.

— De most már aztán megmondod a kabaládat, Gazsi! — szól rá szemrehányó hangon a Jani nevű kíváncsi bajtársa.

— A sündisznó! — felel a kérdezett hamiskás mosollyal és megelégedetten kavargatja a forró rumos teáját, melyet a fiúk a legnagyobb csészében helyeztek eléje.

— A másikat, Gazsikám! Azt a kabaládat mond el, amelyet gondosan rejtegetsz előttünk — szólalt meg most Rudi főhadnagy — és amely hála Istennek haza hozott!

— Hát nem bánom, megmondom! — szólal meg a megkerült hadnagy némi gondolkozás után. — ...Nekem a század közös szerencsejelvényén kívül valóban van még egy mentő kabalám, amelyet eddig titokban tartottam és amely nagyon sokszor tud a bajba jutott repülőn segiteni.

— S ez? — kérdik egyszerre, minden oldalról, a maximumra fokozott kíváncsisággal.

— A benzin... Az előbb is kifogyott a tartályomból — mondja általános csodálkozás közben — mire kénytelen voltam kényszerleszállást végrehajtani egy lelőtt ellenséges gép mellett és abból az egész készletet sikeresen áttöltöttem az enyémbe.

— Pompás fiú vagy! — mondta ki a százados az ítéletet, a bajtársak helyeslése közben. — A titkodat pedig ezennel átvesszük a század részére! — tette hozzá mosolyogva.

Tájékoztató

a haderőn kívüli repülőgépvezetői kiképzésre való felvételhez.

I. Repülő Akadémiára törekvők felvétele.

A Repülő Akadémiára való pályázat feltételeit a »Honvédségi Közlöny«, a »Budapesti Közlöny«, és a »Kárpátaljai Közlöny« előreláthatólag az 1941. évi decemberi vagy az 1942. évi január havi példányszámai tartalmazzák.

A Repülő Akadémiára törekvők, vagyis mindazok, akik hivatásos repülőtisztek óhajtanak lenni, mindennemű felvilágosításért forduljanak a Repülő Akadémiához. Címe: M. kir. Horthy Miklós Honvéd Repülő Akadémia Parancsnokság, Kassa.

Ily irányú ügyekben a Szövetség semminemű felvilágosítást nem ad.

II. Tartalékos tiszti kiképzésre való felvétel feltételei:

1. Repülőgépvezetőnek: A m. kir. honvéd légi haderőhöz tartalékos tiszti kiképzésre a hazai középiskolák VIII. évfolyamát vagy a középiskolákkal egyenértékű más iskolák legmagasabb évfolyamát már végzett, vagy az 1942. évben végző, 1942. évi október hó 1-én legalább 18 éves, de 24 évesnél nem idősebb, katonai szolgálatot nem teljesítő és nem teljesített ifjak jelentkezhetnek, — ha a IV. alatt közölt általános feltételeknek is megfelelnek.

(Tekintetbe jöhetnek tehát azok az ifjak, akik 1924. év október 1-e és 1918. év október 1-e közötti időpontban születtek és a fenti bekezdésben foglaltaknak megfelelnek.)

2. Műszaki tiszteknek: a m. kir. honvéd légi haderőhöz tartalékos műszaki tiszti kiképzésre gépészmérnöki oklevéllel rendelkező, 1942. évi október hó 1-én 26 évesnél még nem idősebb, katonai szolgálatot nem teljesítő és nem teljesített egyének jelentkezhetnek, ha a IV. alatt közölt általános feltételeknek is megfelelnek.

(Tekintetbe jönnek tehát azok a gépészmérnöki oklevéllel rendelkező ifjak, akik 1916. évi október hó 1-e utáni időpontban születtek és a fenti bekezdésben foglalt feltételeknek megfelelnek.)

III. Legénységi repülőgépvezető kiképzésre való felvétel feltételei:

A m. kir. honvéd légi haderő legénységi állományába repülőgépvezetőnek a hazai középiskolák (polgári fiúiskola, gimnázium, reáliskola, reálgimnázium) IV. évfolyamát vagy kivételes esetben 8 elemit végzett, 1942. évi október hó 1-én 18 éves, 20 évesnél nem idősebb ifjak jelentkezhetnek, ha a IV. alatt közölt feltételeknek megfelelnek.

(Tekintetbe jönnek tehát azok az ifjak, akik 1924. évi október hó 1-e és 1922. évi október hó 1-e közötti időpontban születtek és az alábbi bekezdésben foglaltaknak megfelelnek.)

IV. Valamennyi pályázóra vonatkozó általános előfeltételek:

1. Magyar állampolgárság. Állampolgársági bizonyítvánnyal, honosítási, visszahonosítási okirattal, trianoni záradékkal ellátott illetőségi bizonyítvánnyal kell igazolni. Mindazok, akik visszahonosításukat kérték, vagy visszahonosítottak, de állampolgársági esküt még nem tettek, felvételüket nem kérhetik.

2. Testi és szellemi alkalmasság. E követelményt a mellékelt orvosi bizonyítvánnyal kell igazolni, melyet valamely hatósági, vagy egyéb orvos tölthet ki.

3. Erkölcsi érdemesség és nemzethűség szempontjából való megbízhatóság. Az illetékes közigazgatási hatóság által kiállított új keletű erkölcsi bizonyítvánnyal kell igazolni.

4. Iskolai végzettség. Legutolsó iskolai bizonyítvánnyal, oklevéllel, stb. kell igazolni. Akik a folyamodványuk beadásának idejében iskolájuk legutolsó évfolyamát végzik, az előző tanévben nyert bizonyítványukat vagy az iskola (intézet) igazgatósága által erről készített másolatot és az iskola (intézet) igazgatósága által kitöltött látogatási bizonyítványt kötelesek folyamodványukhoz csatolni. Ez utóbbiból megállapítható legyen, hogy a felvételét kérő egyén az illető iskola (intézet) legutolsó évfolyamának rendes hallgatója. Az ilyenek az iskolaév befejeztével az utolsó évről szóló bizonyítványukat pótlólag kötelesek a vizsga letétele után azonnal a Magyar Aero Szövetséghez benyujtani.

5. Nőtlen családi állapot. Hatósági igazolvánnyal kell igazolni. Ha a hatósági erkölcsi bizonyítvány a nőtlenséget igazolja, külön igazolás nem szükséges.

6. Kiskorúaknál az atya vagy a gyám beleegyezése. Az atya vagy a gyám beleegyező nyilatkozatával kell igazolni. Olyanoknál, akik már eleve katonai továbbszolgálatot vállalnak, a beleegyezésnek erre is ki kell terjednie. A beleegyező nyilatkozatot a 3 darab nyomtatványmelléklet felhasználásával, 3 példányban kell kiállítani.

7. Származás igazolása nagyszülőkig bezárólag. A csatolt 1. számú melléklet szerint a származási táblázat jól olvasható kitöltésével és a származási táblázaton felsorolt születési és házassági anyakönyvi kivonatok eredeti példányával kell igazolni. Fénymásolatokat vagy másolatokat nem veszik figyelembe.

V. A kérvény benyujtása.

1. Minden pályázó, ha az előírt követelményeknek megfelel, a kérvény-ürlapot olvasható írással töltse ki, csatolja az abban felsorolt okmányait, valamint 1 darab 6 × 9 cm. méretű arcfényképét. Az arcfényképet hitelesítő hatósági igazolással kell ellátni.

2. A kérvény bélyegmentes. A megkövetelt mellékleteket »katonai ügyben« kell kiállíttatni.

A kérvény-ürlapoktól eltérően szerkesztett kérvényeket vagy megkövetelt mellékletekkel nem rendelkező kérvényeket nem veszik figyelembe.

3. A kérvényt legkésőbb 1942 február hó 15-ére kell benyujtani a Magyar Aero Szövetséghez. Címe: Budapest, V., Vigadó-u. 2.

4. A kérvény benyujtása után a tényleges katonai szolgálatba való bevonulásig terjedő idő alatt bekövetkező esetleges lakásváltozást (lakcímváltozást) külön a Magyar Aero Szövetséggel és külön a m. kir. honvéd Légierők Parancsnokságával (Budapest, II., Zsigmond király-útja 38—40) esetenként, azonnal közölni kell.

5. A haderőnkívüli előképzéssel kapcsolatban esetleges érdeklődésekkel csak a Magyar Aero Szövetséghez kell fordulni. Távbeszélőn felvilágosítást nem adnak. Írásbeli érdeklődésekhez válaszbélyeget is csatolni kell.

VI. A felvételi eljárás és a kiképzés ismertetése.

1. Az 1942. évi február hó 15-éig benyujtott kérvényeket a Magyar Aero Szövetség elbírálja és a követelményeknek megfelelő folyamodókat meghatározott napra repülő szakorvosi vizsgálatra behívójeggyel berendeli. *Felvételnél előnyben részesülnek a haderőnkívüli vitorlázó előképzésben résztvett pályázók.*

2. A szakorvosi vizsgálat két napig tart, mégpedig a m. kir. honvéd Légierők Parancsnoksága Repülő Orvosi Vizsgáló Intézetnél (ROVI). A szakorvosi vizsgálat helyét a behívójegyen feltüntetik. A vidékről szakorvosi vizsgálatra berendelt folyamodók az utazásból felmerülő vasúti viteldíjakat sajátjukból tartoznak fedezni. A repülő szakorvosi vizsgálaton csak a Magyar Aero Szövetség által kiállított behívójegy alapján lehet és kell megjelenni. Az orvosi vizsgálatra berendelt folyamodók elhelyezéséről a Magyar Aero Szövetség gondoskodik. Az általa meghatározott elhelyezésben való részvétel kötelező. Az elhelyezés helyét a behívójegy megküldésével egyidejűleg közlik.

3. Az orvosi vizsgálat eredményét a pályázókkal közlik.

4. A haderőnkívülí előképzés előreláthatólag két csoportban történik. Az 1. csoport 1942. évi május hó 1-től július hó 14-éig, a 2. csoport 1942. évi július hó 20-tól október hó 1-ig tart. A legalkalmasabb pályázókat a lehetőség szerint lakóhelyükhöz legközelebb eső kiképzőkeretekhez hívják be. A pályázó ott teljesen díjmentes elhelyezésben, élelmezésben részesül és repülőmotoros előképzést kap. A kiképzésre berendelt folyamodók az utazásból (beosztási helyükre és lakóhelyükre vissza) felmerülő vasúti viteldíjakat sajátjukból tartoznak fedezni.

5. A repülőmotoros előképzés alatt elért eredmény alapján a m. kir. honvéd Légierők Parancsnoksága a *legalkalmasabb* pályázókat tényleges katonai szolgálatra behívja.

A haderőnkívüli előképzésen való részvétel nem jelent a m. kir. honvéd Légierők Parancsnokságára nézve oly kötelezettséget, hogy a növendéket az előképzés évében katonai szolgálatra behívja. A tényleges katonai szolgálatra való behívásnál az a pályázó részesül előnyben, aki továbbszolgálatot is vállal.

A továbbszolgálatra előírt kötelező csak a jelentkezőre bír kötelező erővel. A m. kir. honvéd Légierők Parancsnoksága a tényleges katonai szolgálat alatt tanusított magatartás alapján dönt arra vonatkozóan, hogy a továbbszolgálatra történt jelentkezést elfogadja-e.

6. A kötelező tényleges katonai szolgálat tartama karpaszományviselésre jogosultaknak (akik a tájékoztató II. fejezet 1. és 2. pontjában foglaltaknak megfelelnek) kettő (2) év, a karpaszományviselésre nem jogosultaknak (tájékoztató III. fejezetében foglaltaknak megfelelően) három (3) év. Négyévi továbbszolgálat vállalása esetén a harmadik tényleges szolgálati év a továbbszolgálat idejébe beszámít (továbbszolgálói illetményekkel).

7. Műszaki tiszti kiképzésre törekvők repülő akadémiai kiképzésre nem kerülhetnek.

8. A továbbszolgálat tartama a karpaszományviselésre jogosultaknál 4 év, vagyis összesen 6 évi összszolgálat; a karpaszományviselésre nem jogosultaknál 4 év, melyhez csatlakozva további 5 évet is vállalhat. Ez négy évi továbbszolgálat esetén 7 évi; 9 évi továbbszolgálat esetén 12 évi össz-szolgálatot jelent.

9. Karpaszományviselésre nem jogosult (VIII. középiskolával nem rendelkező) tényleges katonai szolgálatot teljesítő és továbbszolgálatra is jelentkezett pályázók közül önként jelentkezés esetén a m. kir. honvéd Légierők Parancsnoksága választja ki a légi haderő hivatásos tiszthelyettesi karába törekvőket. Ezek a tiszthelyettesi iskola eredményes elvégzése után a hivatásos tiszthelyettesi karba kerülhetnek.

Mellékletek (kérvény, származási táblázat, orvosi bizonyítvány, 3 darab beleegyező nyilatkozat és »kötelező« ürlap) **a Magyar Aero Szövetségben kaphatók, Budapest, Vigadó-utca 2. szám alatt.**



LELKES GYURKA ÁLMA

REGÉNY. IRTA HUSZÁR REZSŐ

(5)

A személyzet elfoglalta helyét, aztán feldörögtek a »*Magyar* akarat« motorjai és a hatalmas gépmadár gyorsuló irammal nekivágott a tengernek... A jelenlévők szótlanul néztek utána. Üdvrivalgás, örömmámor csak a győztesen visszatérőknek jár.

Húsz perccel a rajt után, a »*Magyar akarat*« kilencezerméteres magasságban hasította a levegőt! A fülke légnyomása és levegővel való ellátása nagyszerűen működött. A villamos fűtés kellemes meleggel szolgált, szemben a kinti ötven fok körüli hideggel. Ebből a magasságból messzi távolságokat belátott a szem! Mögöttük Afrika jórésze látszott. Szent Tamás-szigetét elnyelte a mélységes levegőtenger. Előttük, Galapágoszig, tizenegyezerkilométeres út állt. A gép a próbarepülésen elért és titokban tartott sebesség alatt repült ugyan, de így is felüljárt az óránkénti hétszázon. A személyzet úgy érezte magát, mintha utasrepülésen vennének részt Budapest—Debrecen közt...

Hét és félórás repülés után feltűntek Dél-Amerika partjai! Győző Jóska, a rádiós, jelentette Galapágosznak és Szent Tamásnak, hogy a fedélzeten minden rendben. A hír világgá repült és nagyon meglepte a földrészek repülőszakértőit, mert, ha sejtették is azt, hogy rendkívüli teljesítményre kell elkészülniök, legvérmesebb számításaik alapján is csak órák mulva érhette volna el a gép Dél-Amerikát.

Galapágoszig még hatezer kilométer állt a repülők előtt. Megtörtént az első váltás és ezt követő nyolc óra mulva a galapágoszi magyar repülőállomás a gép közeledtét jelezte. Röviddel a rádiójelentés után, feltűnt a távolban a »*Magyar akarat*«, gyorsan közeledett és simán leszállt. A repülők kiszálltak friss levegőt szívni. Gyurka jelentést tett az állomásparancsnoknak és meghallgatta annak jelentését. Ezalatt a gép a szerelők rohamcsapatának áldozatává vált, akik az utolsó szögig, mindent átvizsgáltak rajta. Hiba sehol sem mutatkozott. Az üzemanyag csupán egyharmadnyival apadt az út alatt. A sztratoszférában való repülés első eredménye tehát, a nagy sebesség és kevés üzemanyagfogyasztás máris megmutatkozott. Az előírt másfélórás tartózkodásból csak egy órát vettek igénybe. A tartályok színültig töltve, az egész gép átvizsgálva várta az indulást. Férfias kézszorítások, filmesek és fényképészek pergőtüze és a »*Magyar akarat*« ismét a magasba lendült, hogy nekivágjon a legnehezebb útszakasznak, mely Galapágosz és Batu között tizenkilencezerháromszáz kilométeres ívben borult a Csendes-óceán fölé.

Batu szigetére éjszaka borult. Óriási fényerejű fényszórók gyultak ki és a sziget, mint valami hatalmas világítótest pihent a tengerben. Körülötte motorcsónakok suhantak és yachtok serege cirkált. Közöttük bennszülöttek lélekvesztői cikáztak ide-oda. Az üzemállomás fényszórói oly fényerővel világították meg a terepet, hogy még a porszem is éles árnyékot vetett. A szigetkörüli nagy mozgalmasság és a levegőben ülő feszült várakozás éles ellentétben állt az állomáson uralkodó, szinte fagyos nyugalommal. Igaz, hogy a szigetkörüli izgalom felületes sportizgalom volt csupán, mely nagyobb szenzációt talált volna abban, ha a gép lezuhanásáról hall hírt. Az állomás személyzetének külső nyugalma alatt azonban dobogó magyar szívek féltő várakozása vert, lüktetett. A gép fedélzetéről állandóan az egyszerű, de végtelenül megnyugtató rádiójelentés érkezett mindhárom állomáshoz: minden rendben!

Huszonhét órával a galapágoszi rajt után, jelentette a »*Magyar akarat*« fedélzeti rádiója, hogy a gép elérte Szumátra keleti oldalát. Egy órával a rádiójelentés után a magyar repülők Batu-szigetén simán leszálltak. A »*Magyar akarat*« csillogó fémteste úgy hatott, mintha most készülne próbarepülésre. Lehetetlen lett volna rajta észrevenni, hogy harmincezerháromszáz kilométer van mögötte. Itt is, mint Galapágoszon, jelentéstétel, motorellenőrzés, üzemanyagtöltés és fényképezés volt műsoron. Még hatezer kilométerre elegendő üzemanyag pihent a tartályokban! A számításon belüli fogyasztás annak volt tulajdonítható, hogy pontosan az egyenlítő vonalát követték és a sztratoszférában nem kellett olyan időjárástól tartaniok, mely útjukról eltéríthette és így felesleges üzemanyagpazarlásra kényszeríthette volna őket. Az állomás nagynyomású szivattyúi másfél óra alatt pótolták a hiányzó olaj- és benzinmennyiséget. Batun a menetrend szerint, három óra állt volna rendelkezésükre, de ők két óra elteltével, már ismét a levegőben voltak! Most, hogy a gép már a levegőben volt, az állomás magyarjaiból fergeteges erővel tört ki a boldogság és még akkor is hujj, hujj, hajráztak, mikor már a motorzúgást is rég elnyelte az Indiai-óceán felett terpesztő éjszaka...

Az utolsó útszakasz következett... Tízezerkétszázötven kilométert kellett Szent Tamásig megtenniök... Hajnali négy órakor hagyták maguk mögött Batut és hétórás repülés után Olasz-Szomálinál Afrika fölé értek. Délután négykor, másfél órával a tervezett idő előtt, megjelentek Szent Tamás fölött! Más kép fogadta őket, mint az induláskor. Repülőrajok szálltak eléjük és díszkíséretként szegődtek nyomukba. A »*Magyar akarat*« hétszázkilométeres sebességét háromszázra kellett csökkenteni, hogy a díszkíséret el ne maradjon. Lent óceánjárók és a legkülönfélébb hajók tömege horgonyzott. A »*Magyar akarat*« megjelenésekor ezerféle hajósíp, kürt és sziréna harsogtatta a levegőt! Hősöknek kijáró tisztelgés volt... A gép üdvözlőköröket írt le és leszállt... Mikor a »*Magyar akarat*« motorai beledübörögtek a rádióhangfelvevőkbe és röviddel utána Gyurka nyugodt hangja jelentette Szent Tamás-szigete állomásparancsnokának, hogy: a földet az egyenlítő mentén, negyvenezerkilométeres hosszúságban, a »*Magyar akarat*« nevű négymotoros, magyargyártmányú géppel, fedélzetén magyar személyzettel, két nap és tizenhárom óra alatt körülrepültük, gépnek és személyzetnek semmi baja, éljen Magyarország!, — akkor itthon megkondultak a városok és falvak harangjai és a magyar rádióban felcsendült a Himnusz... Az országzászlók árbócuk félmagasságából a csúcsra szökkentek, hogy hirdessék a magyar akarat győzelmét anyag, idő és tér felett!

Csak a tökéletesen befejezett munka jelenthet teljes sikert. Ezt tartotta Gyurka és így a »*Magyar akarat*« nem lett Szent Tamás-szigetén szétszedve és hajóra rakva, hanem másnap reggel ismét rajthoz állt és teljes személyzettel Európának vette útját!... Tízórai repülés után érték el a csonka határt. Nyolcszáz kilométer körüli sebességgel száguldtak a főváros felé!

A mátyásföldi repülőtér személyzete nem akart hinni szemének és fülének, mikor a »*Magyar akarat*« elviharzott az állomásépületek felett és rádión jelezte, hogy leszállásra készül. Gyurkáék abban bizakodtak, hogy váratlan érkezésükkel sikerül elkerülniök a fogadtatást. Azt gondolták, hogy a gépet majd csendben begurítják a hangárba és azzal, mint akik jól végezték dolgukat, végetvetnek a zenének s hazamennek a legények. Ilyesféle naiv elképzelés csak a mesében, a versben vagy a nagyszerű emberek őszinte, naiv lelkében születhetik. A rideg valóság ellenben tetemre hívta őket és a hálás nemzet leírhatatlan örömmámorban ünnepelte győztes fiait!!!

...Gyurkát a siker pillanatig sem térítette el útjától. Inkább azt érezte, hogy nagyon közel ért a végső célhoz, mely a ligeti éjszakában oly élesen felrajzolódott képzeletében!... Egyenes, becsületes magyar tervének érdekében, a legvégsőkig igyekezett felhasználni mindazt az előnyt és értéket, mit a győzelmes repülés magával hozott. Címet, rangot fogadott el, holott nem volt barátja a külsőséges megkülönböztetésnek. Tudta azonban, hogy az ilyesmi birtokában mennyivel könnyebben járható minden út és az ő útja sietős volt.

Alig tette le a »*Magyar akarat*«-ot magyar földön, külföld máris jelentkezett a szabadalomért! Főleg amerikai gyárak ígértek mesés összegeket a gyártási jogért. A gépnek sorozatban való gyártásával egyszerien meg lett volna

oldva a földrészek közti légiforgalom, hisz egyetlen kontinens sem feküdt távolabb a másiktól nyolc-tízezer kilométernél. Ekkora utat pedig Gyurka gépe játszva tett meg! Csakhogy Gyurka rég kész volt tervével, mely szerint a gép gyártására magyar gyár rendezkedett volna be. Úgy gondolta, hogy a gyár a hengerszárnyúgép-gyárral karöltve, a magyar repülés anyagi támogatására lesz hivatva. Az anyagi függetlenség nagyobb életerőt adhat a repülésnek, mint a mások adakozókészségétől való függés. Gyurkának ebben is szabadkezet adtak, mert úton-útfélen tapasztalniok kellett, hogy ez a kéz csak áldást hoz a magyar repülés ügyére!

Ismét elmult néhány év... Az észszerű tettek kezdték meghozni gyümölcsüket. A gyárak jövedelme duzzadtan várta, hogy erejét építő cselekedetekre használják fel. Gyurka érezte, hogy ismét az ő ideje következik. A repüléssel kapcsolatos összes eddigi élettapasztalata feljegyzésekben várt feldolgozásra. Nem kellett mást tennie, csak egységes elgondolásának keretébe illeszteni őket. Rövidesen elkészült írásművével, mely a magyar repülés különleges ügyével kapcsolatos minden kérdést felölelően, eszmei és gyakorlati síkon világos képét adta a megvalósításra váró feladattömegnek. Tervezete így hangzott:

»Minden kornak megvan a maga újszerű eszköze, illetve eszközei, melyekkel friss, irányító lendületet ad, az állandó létharcban a további küzdelemre! Ezek az eszközök szellemi és fizikai értelemben hatnak. Mielőbbi felismerésük és fölényes birtoklásuk vagy fel nem ismerésük és elhanyagolásuk nemzetek diadala vagy pusztulása lehet!

Korunk egyik ilyen döntő eszköze a repülés! Míg régente inkább csak a nyerserő egyedüli alkalmazása hozhatott döntést és állandósíthatta a kivívott eredményt, addig ma a gyorsaság vált döntő tényezővé! A gyorsaságban pedig a repülőgépnek vitathatatlan az elsőrendűsége!

A mai világ rosszelrendezésű és az örökké munkálkodó egyensúlyi törekvés, mely áthatja a világot és amelyet igazságnak nevezünk, előbb-utóbb ledönti az emberi társadalom rossz szellemben felépített és ingadozó épületét. *Nekünk, magyaroknak, nem szabad a romok alatt maradni!! Nekünk ott kell lennünk, ahol az új, az emberibb világot felépítik!* Készüljünk tehát erre a gigászi átalakulásra, hogy amikor üt a leszámolás órája, erőben találjon bennünket!... Ebben a küzdelemben döntő eszköz lesz a repülés! Fejlesszük azzá a magyar repülést, amilyenné létünk megköveteli! Hátrányban vagyunk ugyan más nemzetekkel szemben, de ez csak gazdasági hátrány, az emberanyag és a szellem azonban páratlan! Ilyen szellemben minden akadállyal megbirkózhatunk és minden hátrányt behozhatunk! Az időnk sürget! Egyszerre és minél előbb kezdjük el az építést a repülésügy egész vonalán, mert csak így érhetünk el gyors eredményt!

*

A benyujtott tervezet válaszául Lelkes Györgyöt kinevezték a magyar repülés legfőbb irányítójává! Felesége mint repülőszakértő, a női repülés országos megszervezésével és irányításával lett megbízva. Gyurka és Anikó, a két népszerű ember, kitüntető megbizatásuk átvétele után, kart karba fonva haladtak lefelé a palota lépcsőjén... Gyurka a legutolsó lépcsőfokon magához vonta feleségét, hogy megcsókolja, azonban valaki váratlanul rángatni kezdte a kabátja szárát. Ki lehet az az illetlen személy, aki ilyen szent, önmaguknak való pillanatban hozzájuk tolakszik? Gyurka meg akart fordulni, hogy szemügyre vehesse az illetőt... Bódult pillanat fogta el, majd úgy érezte, hogy hirtelen zuhanni kezd valami sötét mélységbe... aztán ismét derengeni kezdett és álomból nyíló tekintete a liget egyik őrével találta magát szembe. Elkésik a hivatalból, mondta nevetve a fiúnak. Gyurka feltápászkodott a padról és nagyot nyujtózott. Szinte még karjában érezte Anikó karolását. Azonban mégis csak álom volt mindaz, amit oly döbbenetes valószerűséggel élt át... Szedelőzködni kezdett. Szegényes holmiját hóna alá vette és indulni készült. Azonban hirtelen eszébe jutott valami és megállt. Zsebébe nyúlt, borítékot vett elő és rábökve a címre, az őr orra alá tartotta: mondja csak, kedves csősz úr, merre van ez az utca? Egy tanító ismerősöm lakik ott. Az őr fontoskodó hanglejtéssel és széles mozdulatokkal kísért magyarázatba kezdett. A fiú lassan kihámozta a körülbelüli irányt és megköszönve az útbaigazítást és az éjjeli szállást, határozott léptekkel elindult...

(Vége.)

UJ KÖNYVEK

Marjay Frigyes: Kereszteshadjárat 1941... A hatalmas könyvben a szerző a kommunizmus történetét és a kommunizmus elpusztítására indított, még mindig folyó nagy háborút mutatja be. A kommunizmus első megnyilatkozásától, a párisi kommün eszményeitől kiséri végig egyrészt azokat a történeti eseményeket, amelyek a kommunizmussal kapcsolatosak, másrészt ismerteti a kommunizmus kiemelkedő alakjait, azok elméleti és gyakorlati tevékenységét. A könyv befejező részeit a keleti hadjárat ismertetése tölti ki. A hatalmas kötetet rengeteg fénykép teszi teljessé.

Tóth László: Magyar vártán. Az ujságíró a mának ír, de a holnapnak dolgozik. Igen sok maradandó értékű írás foszlik szét az ujságpapír mulandóságával együtt, szükséges tehát, hogy az ilyen cikkeket, tanulmányokat könyvek őrizzék meg a jövő számára. Ezzel az elgondolással gyüjti össze munkáját Tóth László, a legkiválóbb magyar ujságírók egyike.

Sztrókay Kálmán: A természet az ember igájában. A szerző könyve végigvezeti az olvasót emberi világunk ama részén, amelyet a tudomány és a technika teremtett meg a természet megismerésével és igába kényszerítésével. A tudós fölényével és az író minden érdekességet észrevevő ösztönével és megelevenítő készségével mutatja meg, hogyan kellett a kutatónak kideríteni a természet gondosan őrzött titkait s aztán mit tudott és tud csinálni a mérnök a tudományos igazságokkal, hogy a természetet az ember igájába kényszerítse.

Dénes Gizella: Névtelen pap. Az író új regénye megható módon állít emléket egy Krisztus szolgálatát hűen végző hivatása magaslatán álló papnak. A könyvről a szerző ezt írta az előszóban: Ez a könyv nem regény, sőt a regényes életrajzhoz sem irányodik. Emlékek sorozata, élmények gyüjteménye csupán, a szivárvány megfoghatatlan színeivel, a szeretet tündöklő fátyolában. Szolgálat tán és kötelesség: gyarló szavak erejével egésszé, egygyé kovácsolni egy földi anyagában el omlott, de földi anyagokon túl is uralkodó arcot. Nagybátyám papi arcát. Rajta és benne: a falvak magányában Krisztus örök fényét hintő Névtelen pap arcát.

Salaczné Zachár Ilona: Rossini. A nagy olasz operaírók között egyik legelőkelőbb hely illeti meg a kalandos életű, alacsony sorból felemelkedett Rossinit, akinek a Sevillai borbély című operájáról írta halhatatlan kortársa, Verdi, hogy a »vígoperák királya«. Sokan a »melódia királyának« is hívták őt. Érdekes életét regényes formában mutatja be a szerző. Könyve végigkíséri a nagy zeneszerzőt egész pályáján. A sokszor megható, sokszor drámai feszültségű légkörben bonyolódó élettörténet érdekes olvasmány, az írónő sikerült alkotása.

Tartally Ilona: Viharok sodrában. Történelmi regény a magyar szabadságharc korában. Színhelye egy távoleső, babonás rutén falu. Az Isten háta mögötti vidék lelkén át nézve különös torzításban, de mégis eleven erővel rajzolódik ki 1848—49 ideje.

Nagypál István: Budapest nem felel. Fantasztikus regény keretében mai életünk súlyos társadalmi problémáira világít rá az író. Regényének témája: egy éjszaka különös égi tünemény játszódik le Budapest felett, csillaghullásból valami ismeretlen gáz csapódik a városra s az emberek elalusznak tőle. Egész Budapest alszik, néhány ember kivételével, akiken nem fogott ez a gáz s ezek számára, eddig rejtett szenvedélyeik számára szabad préda lesz a város. Az izgalmas, kalandos, fantasztikus regény érdekes olvasmány, s mondanivalójában egyike a legügyesebb társadalmi kritikáknak.

A **MAGYAR SZÁRNYAK**
jövő számában
új regény közlését
kezdi folytatásokban.
Az új regény az olasz
repülőhősökről szól.



ÜZEMI JELENTÉSEK

vitéz nagybányai Horthy István Vitorlázó Telep.

Teljesítmény repülést végzettek: Karsay Endre Meise-típus: 19-én felsz.: H. h. h.; lesz.: Cegléd; táv: 74; mag.: 1200; idő: 3 ó 20 p. Király István Meise-típus: 22-én felsz.: H. h. h.; lesz.: H. h. h.; mag.: 2100; idő: 6 ó 40 p. Retkes Sándor Minimoa-típus: 22-én felsz.: H. h. h.; lesz: H. h. h.; idő: 6 ó 30 p.; Szulinszky Sándor Minimoa-típus: 24-én felsz.: H. h. h.; lesz.: H. h. h.; idő: 6 ó 05 p.; Kopácsik László Meise-típus: 24-én felsz.: H. h. h.; lesz.: H. h. h.; idő: 7 ó 13 p.; Grohmann László Meise-típus: 24-én felsz.: H. h. h.; lesz.: H. h. h.; idő: 6 ó 48 p.

»C« *vizsgát tettek:* Nosztray Konrád, Bajó István, Kaposy Gyula. — *Összes felszállások száma:* 433. — *Repült idő összesen:* 162 óra 04 p 12 mp.

MÁV Sportrepülő Egyesülete.

»A« *vizsgát tett:* Szőke István. — »B« *vizsgát tettek:* Cedzidbowsky Tibor, Szombatfalvi Zoltán. — *Összes felszállások száma:* 212. — *Repült idő összesen:* 14 óra 13 p 56 mp.

Shell Repülő Szakosztály.

Összes felszállások száma: 19. — *Repült idő összesen:* 2 óra 10 p 06 mp.

Vasvármegyei Cserkész Sportrepülő Egyesület.

»A« *vizsgát tettek:* Fekete György, Bödör István, Semperger László, Zerinvári Elemér, Kovács László. — »B« *vizsgát tettek:* Bödör István, Iványi Róbert. — *Összes felszállások száma:* 552. — *Repült idő összesen:* 12 óra 54 perc 22 mp.

vitéz nagybányai Horthy István Vitorlázó Telep.

Teljesítmény repülést végzett: Király István Meise-típus: 13—14-én; felsz.: H. h. h.; lesz.: H. h. h.; mag.: 1200; idő: 29 óra 47 p. — *Összes felszállások száma:* 28. — *Repült idő összesen:* 55 óra 02 p 30 mp.

BSzKRt S. E. Sportrepülő Szakosztálya.

»A« *vizsgát tett:* Diuka Tibor. — »B« *vizsgát tettek:* Csécsei László, Schuller Gusztáv. — *Összes felszállások száma:* 185. — *Repült idő összesen:* 11 óra 16 p 18 mp. — *Teljesítmény repülést végzett:* Szamódi Olaf Pilis-típus: 9-én; felsz: Farkashegy; lesz.: Farkashegy; mag.: 800; idő: 5 óra 15 p.

Gamma Sportrepülő Egyesület.

Összes felszállások száma: 24. — *Repült idő összesen:* 11 óra 51 p 40 mp.

Perutzgyári Kultúr- és Sportegyesület, Pápa.

»B« *vizsgát tett:* Buzás László. — *Összes felszállások száma:* 52. — *Repült idő összesen:* 1 óra 07 p 16 mp.

MOVE Rómaifürdői Társadalmi és Sportegyesület.

»C« vizsgát tett: Nagy Károly. — *Összes felszállások száma:* 38. — *Repült idő összesen:* 5 óra 8 p 30 mp.

MOVERO, Gyöngyös.

Összes felszállások száma: 107. — *Repült idő összesen:* 0 óra 50 p 51 mp.

MOVE Szatmári Repülő Egyesület.

Összes felszállások száma: 159. — *Repült idő összesen:* 0 óra 55 p 47 mp.

248. sz. RMST Cserkészrepülők, Ózd.

»A« *vizsgát tett:* Básti József. — *Összes felszállások száma:* 87. — *Repült idő összesen:* 0 óra 57 p 17 mp.

Debreceni Vasutas Sport Club Repülő Szakosztálya.

»A« *vizsgát tettek:* Móricz József, Körösi Zoltán, Tóth Béla. — *Összes felszállások száma:* 160. — *Repült idő összesen:* 2 óra 0 p 49 mp.

Soproni Cserkészrepülők.

Összes felszállások száma: 54. — *Repült idő összesen:* 0 óra 13 p 09 mp.

Budapest Sport Egyesület.

»A« *vizsgát tettek:* Oravetz László, Egresits Mátyás. — *Összes felszállások száma:* 126. — *Repült idő összesen:* 2 óra 06 p 05 mp.

Shell Repülő Szakosztály.

»A« *vizsgát tett:* Valu Gizella. — »B« *vizsgát tett:* Pati Nagy Miklós. — *Összes felszállások száma:* 11. — *Repült idő összesen:* 2 óra 55 p 08 mp.

MOVERO Gyöngyös.

Összes felszállások száma: 36. — *Repült idő összesen:* 2 óra 30 p 34 mp.

KIS HÍREK

Az új esztendő első napján a *Magyar Szárnyak* is új, ötödik évfolyamba lép. Öt év nem sok idő a történelemben, de az emberi élet mértékével mérve, az öt esztendő valóban hosszú idő. Ha pedig az öt év szakadatlan munkában telt el, mint ahogy eltelt, akkor ez a félévtized eredményekben is sokat mutathat. A magunk részéről, amikor szeretettel viszonozzuk a nekünk küldött jókívánságokat, *nem kérünk mást,* mint törhetetlen ragaszkodást továbbra is előfizetőinktől és olvasóinktól. Mi a repülésügy szolgálatára egész életünkkel szegődtünk: hisszük, hogy ebben a munkában minden barátunk *szívesen közremunkál* velünk.

A Magyar Légiforgalmi Rt. most tartotta igazgatósági ülését vitéz dr. *Grosschmid István* elnökletével. Az elnök az ülésen bejelentette, hogy három új igazgatósági tagot választottak, mégpedig vitéz *Bornemisza Félixet,* bethlenfalvi *Pál Andrást* és *Scholtz Andort.* Ugyanekkor az elnök kegyeletes szavakkal emlékezett meg a vállalat hősi halottairól: *Rába Imre* forgalmi pilóta, *Gereben Endre* szikratávirász, *Moldrik József* és nemes *Nagy József* szerelők elhúnytáról. A vezetőség előterjesztésére még *Gáspár* Gézát cégvezetővé nevezték ki. *Gáspár Géza* egyik régi és kiváló tagja a részvénytársaság tisztikarának, akinek eddigi eredményes működését honorálta most az igazgatóság ezzel a soronkívüli előléptetéssel.

A légierők zenekara karácsony hetében ötször szerepelt a rádió műsorán. A zenekar ezenkívül többször szerepelt hangversenyeken is. A nagyszerű együttes karnagya *Doroszlai Károly* főhadnagy.

A magyar fiúk repülőlapja, az Ifjú Repülő új, januári száma most jelent meg. A rendkívül szép képekkel tarkított lapban *dr. Pados Pál* a vöröskeresztes repülőkről, vitéz *Hefty Frigyes* a világháború előtti modelezésről, *Benedek György* a zárttéri kacsamodel építéséről ír tanulságos szép cikket. Nagyon érdekes cikk még az esztergomi modelezésről és az önirányító készülékről szóló értekezés. A szokásos rovatokon kívül még sok más kisebb közlemény is változatossá teszi az *Ifjú Repülő* új számát. A lap mindenütt kapható. Ára 30 fillér. Mutatványszámot a kiadóhivatal (Budapest, Király-utca 93) kívánatra ingyen küld.

SZERKESZTŐI ÜZENETEK

TH. ISTVÁN, névtelen levélírójának izenjük: Álhazafiságtól csöpögő s írójának hovatartozandóságát eláruló »írásművét« megkaptuk. Semilyen vonatkozásban nem szorulunk álpróféták jövendöléseire. Izzó hazafiságunkat s magyar-székely voltunkat évek óta jól végzett munkánk bizonyítja s nem a névtelen levélírókra jellemző gangster módszerek.

Kereskedő, 16.820. Messerschmitt, neves német repülőgépszerkesztő és — gyár. Vadászgépe a Messerschmitt Me. 109, rombológépe a Me. 110. Második kérdésére a következőket üzenjük: A távolkeleti angolszász koalíció tagjait nevezik ABCD államoknak, ezek: Amerika (U. S. A.), Britain (Great Britain), vagyis Nagy-Britania, China és Dutch (vagyis Holland-India).

Gépkocsik. Pontos címeket nem közölhetünk, mert ott rengeteg változás történt és a régebbi kiadású kézikönyv az újabb címeket nem tartalmazza. — **Kalocsai Gy.** Kísérje figyelemmel lapunk következő számait. A részletekről írni fogunk.

GAZDASÁGI FIGYELŐ

A Gazdák Biztosító Szövetkezete Kápolnás Ödön és Halácsy Dezső szerkesztésében, az elmult napokban adta ki nagyszerű kiállítású emlékkönyvét. A szövetkezet szociális intézményeit ismerteti a munka és mindazt, amit a vezetőség eredményként könyvelhet el.

A Magyar ecettermelők rt. most tartotta rendes évi közgyűlését. A közgyűlésen döntöttek az eddigi 136.458 pengős alaptőkének új részvények kibocsátásával 178.200 pengőre történő felemeléséről. Mint a hivatalos jelentésből kiderül, ezidőszerint 195 ecetgyári engedély van kiadva. A gyárak közül 155 tényleg üzemben van.

Két új részvénytársaság alakult legutóbb: a Hajlított bútoripari és kereskedelmi rt. és a Betonit termelő rt. Ez utóbbi rt. igazgatósági tagja dr. Zsitvay Tibor.

Az Urikány-Zsilvölgyi Magyar Kőszénbánya Rt. magába olvasztotta a Tállyai Kőbánya Rt.-t. A beolvasztás elsősorban racionalizálási okokból történt.

A Berlini Victoria Általános Biztosító Rt. magyarországi vállalata most tette közé mérlegét. Az intézet 700.000 pengőt meghaladó saját tőkével dolgozik és ebből megállapítható, hogy tőkeerősség szempontjából a vezető biztosítási intézmények közé tartozik.

Az »Iris« gombárugyár rt. a karácsonyi ünnepek alkalmával bensőséges, megható ünnepség keretében ajándékozta meg tisztviselőit és alkalmazottait. Az étkező helyiségében megrendezett ünnepségen a munkások gyermekeit a gyár meleg téli ruhákkal és cipővel látta el, míg a munkásokat készpénzzel ajándékozta meg.

A Magyar Fémlemezipar Rt. az utóbbi években mindinkább növekedő forgalmat bonyolít le. Ezért a mult esztendőben végrehajtott nagyobbszabású irodaés műhelyépület bővítések után, nemrég közel 100.000 pengőért megvett új telkén is építkezni akar.

Az Elzett Vasárugyár Rt. igazgatósága Piller Sándor cégvezetőt igazgatóvá, Hegedüs Pált pedig, aki a kereskedelmi osztályon működött, cégvezetővé léptette elő.

A Pannonia Báránybőrnemesítő és Kereskedelmi Rt. új igazgatósági tagjai: vitéz Kőszegi Rezső, vitéz Révy Kálmán és Vogt Waldemár ny. gyalogsági tábornok.

Felelős szerkesztő és kiadó:
JÁNOSY ISTVÁN
FŐSZERKESZTŐ

★

MAGYAR SZÁRNYAK
megjelenik havonta kétszer

minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 12 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő. Egyes szám ára 50 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.

★

Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.



FAG

GOLYÓSCSAPÁGY KÉPVISELET

HESZ ÉS TÁRSA

BUDAPEST, VIII., PRÁTER-U. 22

TELEFON: 131-715 ÉS 135-155

Tangóharmonikák
RÁDIÓK
GRAMOFÓNOK
HEGEDÜK

és az összes hangszerekről árjegyzéket küld

MOGYORÓSSY

MOGYORÓSSY

HANGSZERGYÁR

GÁTI

DBL

Aviotub tömlők
Lemezes szűrők
Membrános szelepek és szelepfészkek
Tűzbiztos csapszerelékek

BERLIN SW 29 KÉPVISELET: ADOLF RIEDL WIEN IX/66. TÜRKENSTR 25

420054 — Athenaeum irodalmi és nyomdai rt. nyomása.

Felelős: Kárpáti Antal igazgató.